

## Недаром Ладога — родная!

Интервью с руководителем военно-исторического центра «Дорога жизни» и базы отдыха «Порт Кобона» С. В. Марковым.

Сергей Владимирович Марков родился в 1968 году в Ленинграде в семье служащих. Родители были кораблестроителями. Ещё во время учёбы в школе увлёкся спортом. Особое место в жизни Сергея занимало плавание.

В 1985 году поступил в Военно-морское училище радиоэлектроники им. Попова в Петродворце. По окончании, в 1990 году, служил на Северном флоте, в дивизионе противолодочных кораблей. Занимал должность командира радиотехнической части. В ведении Маркова была гидроакустика, локаторы, поиск-обнаружение подводных, надводных и воздушных целей, а также связь. Уволился в 1995 году в звании старшего лейтенанта.



С 1995 по 2013 годы работал в агентстве по недвижимости, занимая различные должности. Впоследствии переехал в Москву, работал в Администрации гражданских аэродромов и аэропортов. Занимался строительством Московского авиационного узла. Получил значительный опыт в общении с целым рядом административных служб и подразделений.

С 2013 года проживает и работает в деревне Кобона Ленинградской области. Возглавляет музей «Кобона: Дорога жизни», а также, военно-исторический центр «Дорога жизни», включающий в себя гостиничный комплекс «Порт Кобона».

— Сергей, как Вы оказались в Кобоне?

— Порой мне кажется, что всю мою жизнь я шёл к этому делу, и все мои знания и опыт в полной мере нашли применение тут.

В новогоднюю ночь с 2012 на 2013 год мы собрались с друзьями — офицерами Военно-морского флота (все — выпускники одного училища) в Кобоне, на берегу Ново-Ладожского канала, на тогда недавно построенной базе, принадлежавшей моему другу Сергею Склянину. С хозяином базы мы учились вместе и знакомы к тому времени были уже более тридцати лет.

Нам здесь очень понравилось. Думали, будем сами приезжать, купаться, отдыхать. Кроме того, будем привлекать сюда людей. Рыбалка, водные виды спорта, да и просто красивая природа вокруг. В том же 2013 году была введена в эксплуатацию база отдыха в Кобоне.

Но если ты здесь поселился, значит должен знать историю места, мы так рассуждали. А места здесь, без преувеличения, героические.

Начали вникать в историю этого края с лета того же 2013 года. Открыли для себя Дорогу жизни. По мере изучения, сошлись во мнении, что в советской школе рассказы о ледовой трассе в частности, и о Дороге жизни вообще, были весьма односторонними и крайне неполными. А ведь именно на них и базировалось представление о Дороге жизни у подавляющего большинства наших сограждан.



— Вы захотели знать о Дороге жизни больше?

— Мы погрузились в Дорогу жизни с головой, как в прямом, так и в переносном смысле. В процессе исследований и сбора исторических материалов появилось понимание того, что и значимость Дороги жизни многократно превышает общепринятые энциклопедические нормы повествования, и масштабность самой трассы, а точнее — множества самых



разных трасс, значительно превосходит то, как подаётся история этого Явления в большинстве популярных исторических источников. Да и само понятие «Дорога жизни» значительно более объёмно, нежели просто вереница «полторок» на льду. А ведь именно такая ассоциация, такой стереотип довлеет над подавляющим большинством наших сограждан. Мы сочли, что можем, а значит — должны, извлечь из небытия все

сведения об этом народном подвиге, причём, как исторические документы, сведения о людях, так и артефакты, донныне сокрытые в водах Ладожского озера.

— Раз уж сразу заговорили об этом, расскажите, с чего начался подъём техники вашей группой?

— Не имея опыта поисковой деятельности, но хорошо владея военно-морским делом, мы пытались получить координаты различных подводных объектов, затонувших на дне Ладоги.

В 2013 году нашли несколько таких. Это были автомобили ГАЗ-АА — «полуторки». Обныряли их. А мы и раньше увлекались дайвингом. Ещё в 2010 году мне подарили сертификат на обучение дайвингу. Но и задолго до того, в годы военной службы мы обучались водолазному делу. Были тренировки, были выходы из торпедных аппаратов, в общем, всё это было не внове. Теперь же могу смело сказать, что мы не любители в этом деле. Мы профессионально занимаемся водолазными работами.



Для подъёма первой машины ждали зимы, становления льда. В 2014 году, в марте, первую машину на лёд вытащили. Притащили сюда, на базу, разобрали, отмыли. Поразило то, что почти все гайки открутились гаечными ключами. Почистили, собрали. Получился автомобиль.

— И какова же дальнейшая судьба этой машины?

— Появилось желание увековечить память о Дороге жизни именно здесь, в Кобоне, поскольку, кроме стелы, мемориала на кладбище и сгоревшего к тому времени музея, ничего об этом в те годы не напоминало.

Поэтому было решено сделать из первой поднятой машины памятник и установить его тут же, около базы, на берегу Ново-Ладожского канала. С двигателем тоже ничего серьёзного не делали, просто отчистили и поставили рядом. Машина была без водителя. Очень хочется надеется, что он тогда спасся. Кабина была разрушена. Новую кабину изготовили из стеклопластика. Для этого сняли копию с другой машины.

Как я уже сказал, в марте машина была поднята, за апрель 2014 года были выполнены все работы по очистке и неглубокой реставрации. 7 мая 2014 года машина была установлена на пьедестал.

На открытие мы приглашали и губернатора области и главу администрации Кировского района. Приехал лишь глава местного Суховского сельского поселения О. В. Бармина. Приехал епископ тихвинский и лодейнопольский Мстислав. Он освящал памятник. Из Испании прибыл Г. М. Романов — потомок

дома Романовых. Мы считаем, что праздник тогда удался. Хотя нельзя не отметить, что памятник «Полуторка» не зарегистрирован, и юридически памятником не считается.

— Но Вы бы хотели получить для памятника официальный статус?

— Разумеется. Мы решили не просить никого, но самим заняться этим делом. И в гораздо более широком смысле. В том же 2014 году были выборы в муниципальные органы власти. Участники нашей группы, в качестве самовыдвиженцев по двум местным округам, участвовали тогда в выборах.

Одной из программ было создание в Кобоне Центра памяти Дороги жизни. Предлагали людям вытащить Кобону из безвестности и прославить, что ли... Хотелось бы, чтоб о нашем посёлке узнали и заговорили. Кобона нам представлялась в качестве «столицы Дороги жизни» — средоточия памятников, музеев и информации.



В этой связи, нас в чём только не обвиняли. Самым мягким было обвинение в популизме. Некоторые наши оппоненты заявляли даже, что мы поставили памятник с целью захвата земли. Не буду вдаваться в подробности предвыборной кампании, скажу лишь, что выборы мы проиграли. Но не смотря на это, наши обещания избирателям решили выполнять.

— И что же дальше?

— Мы начали планировать дальнейшие подъёмы. Зимний подъём — штука сложная. Много зависит от состояния льда. Поднятую технику надо как-то транспортировать. Первую машину мы буксировали к берегу несколькими квадроциклами, к тому ещё пару десятков человек её руками толкали.

Но вскоре судостроительная компания «Вельбот» построила и подарила нам специальное подъёмное устройство, по сути — судно, в виде катамарана. После этого подъёмными работами мы стали заниматься в основном летом. В 2014 году при помощи нашего катамарана мы подняли несколько машин.

— *Вашей работой интересуется местное население?*

— Во время первого подъёма и зрителей и участников было много. Чуть не вся деревня пришла смотреть.

И памятник, нами поставленный, кобонцам очень приглянулся. Через полгодика мы стали замечать, что местные начали назначать встречи у «Полуторки». Сюда стали заезжать свадебные кортежи. Фотографироваться. Постепенно памятник стал одним из узнаваемых символов Кобоны. Туристы начали

посещать это место. Появилось множество статей и описаний на самых разных интернет-ресурсах.

— *Вы сказали, что мотор машины стоял рядом во время открытия памятника, его сейчас нет, где он?*

— Мотор впоследствии разобрали, перебрали. И через пару месяцев он был пригоден к запуску. Однако это действие от-

ложили на год. Решено было подождать, когда просохнет чугун. Этот материал пропитывается водой и становится мягким. Не раз замечал, что в только поднятой из воды машине чуть проведёшь по чугуну чем-либо твёрдым, и сразу остаются глубокие борозды.

В 2015 году, как и планировали, мотор завели. Затем, можно сказать так, вокруг этого мотора была построена «полуторка» из частей различных машин, поднятых со дна Ладоги. Всего таких машин было поднято около десятка. У каждой из них было что-то небольшое, что ещё подлежало реставрации. Так по крупицам и собирали. Кузовов пригодных к реставрации на дне обнаружить не удалось. Кузов привезли из Мясного Бора. В результате, в 2016 году, наша «полуторка» проехала по Красной площади в парадной колонне.

— *На сколько сложен поиск автомобилей на дне озера?*

— Поиск затонувших машин — это проблема. Но в нашем случае, проблема решаемая. Коллектив наш состоит из профессиональных моряков. Поиск подводных целей было одной из моих задач в годы службы. И специализация — гидроакустические средства военно-морского флота.



Нами был приобретён гидролокатор бокового обзора — гражданская версия. Прибор рисует довольно ясную плоскостную картинку дна, и с его помощью мы обнаруживали затонувшие объекты.

Разумеется, этому предшествует работа с историческими документами, картами. Отмечаются места, где в блокадные годы производились заезды-выезды машин на лёд. Используются также и литературные источники — мемуары, воспоминания участников ледовой трассы.

Отрисовываются направления Дороги жизни. И уже по этим данным ведётся предметный поиск. Надо сказать, что ширина трассы, а следовательно, и ширина поиска достаточно велика.

— Поднимали исключительно ГАЗ-АА «полторки»?

— Нет. Было найдено несколько машин ЗИС-5. И когда закончили реставрацию «полторки», поставили её на ход, то взялись за восстановление ЗИС-5. Он сейчас почти полностью подготовлен для сборки. Машина также будет на ходу. Не все элементы удалось найти пригодными к реставрации. Но основные — мотор, мосты — «водяные», то есть — поднятые со дна. На ЗИС-5 будут также установлены «водяные» и колёсные диски и колёса.

— Неужели колёсная резина может сохраняться столько лет пригодной к использованию?

— Семь атмосфер, требуемых по инструкции, они конечно не держат. На четырёх взрываются. Но две с половиной атмосферы они держат хорошо. Не на всех, но на некоторых колёсах есть и родные камеры. Да это уже не первый случай. Взгляните на наш памятник — «Полторку», там все колёса накаченные, и из шести баллонов, в трёх родные камеры. У машины по полторы атмосферы давление в каждом баллоне. Это и надёжно и безопасно для посетителей. В нашем коллективе есть шиномонтажник-мастер, который это всё и сделал. И ещё извинялся, что не смог все шесть колёс собрать на оригинальных камерах.

— И что будет со всеми этими машинами в дальнейшем?

— Появилась идея создать парк автомобилей Дороги жизни, поднятых со дна Ладоги. Машин разных, не только грузовиков. В 2014 году был найден первый автобус. После того, как мы поставили памятник, местные жители стали приходить и делиться с нами своими рассказами, воспоминаниями о Дороге жизни. И один из местных показал нам место, где в капонири находилась рама автобуса. Тогда там была свалка, а внутри самой рамы жили еноты. Енотам настоятельно предложили ретироваться. Свалку ликвидировали. Раму откопали и привезли сюда, на базу.

Уже в процессе раскопок выяснилось, что это был автобус ЗИС-16. Начали выяснять, как он вообще попал в Кобону, и открыли для себя эпопею — эвакуацию жителей Ленинграда с января по апрель 1942 года. Сочли логичным предположение, что этот автобус также участвовал в эвакуации детей.

Разумеется, было желание сразу взяться за восстановление. Но за всё сразу хвататься нельзя. Всею своё время. Тогда не было ни опыта, ни понимания, где брать что.

Уже в процессе реставрации грузовиков познакомились и подружились с Олегом Титберия. У него в музее увидели ЗИС-16 каркас. Тогда же прочли книгу Вадима Матвеевко «Забытые и знаменитые». Почерпнули оттуда много для нас нового про автомобили, ходившие по льду Ладоги, да и вообще про советский автопром того периода.

В прошлом году появилась идея соединить две части машин ЗИС-16. Титберия отдал нам свой кузов автобуса. Мы поставим его на откопанные нами шасси.

Мы, со своей стороны, передали в музей, возглавляемый Олегом, бензовоз на базе ЗИС-5, поднятый нами со дна. Он сейчас во Всеволожске, отчищен (отпескоструен) и в таком виде предполагается к экспонированию.

Мы, со своей стороны, передали в музей, возглавляемый Олегом, бензовоз на базе ЗИС-5, поднятый нами со дна. Он сейчас во Всеволожске, отчищен (отпескоструен) и в таком виде предполагается к экспонированию.

— *Иначе говоря, работа ваша приобретает масштабность?*

— В 2017 году была реализована идея создания военно-исторического центра «Дорога жизни» на нашей базе. А также создание реставрационных мастерских, где будут реставрироваться машины, ходившие по Дороге жизни.

Это будет Военно-исторический центр, по сути — комплекс, в который входят музейная часть, открытая экспозиция, гостиничная часть, ресторанная часть. Планируется создание дайвинг-центра.

— *Выходит, ваш музейный комплекс посвящён технике Дороги жизни?*

— Нет! Не только. Что такое техника без человека, груда железа. Мы хотим увековечить имена всех людей, участвовавших в героической переправе. Начали с того, что написали имена известных нам водителей ледовой трассы, чтоб каждый мог прочитать, и, быть может, найти там знакомое имя. В 2014 году первые три тысячи имён были нанесены на мемориальные доски.

Так родилась идея аллеи. Идея — набережную реки Кобоны превратить в такую аллею славы. Отыскать и записать имена всех шофёров — водителей Дороги жизни. Но в процессе работы над реализацией этой идеи, поняли, что только лишь списком шофёров обойтись невозможно. Здесь должны быть все и строители, и регулировщики, и все те, кто обслуживал дорогу, был как-либо причастен. А также и железнодорожники, и лётчики, и моряки, и медицинские работники. Словом, все те, кто внёс свой вклад в этот народный подвиг.

Много людей приезжает и рассказывают нам, что у них на Дороге жизни кто-то из родственников занимался тем-то и тем-то. Мы всех записываем, чтобы впоследствии никто не был забыт. Персонально этим нелёгким делом у нас занимается Николай Миронов. К настоящему времени в списке уже более 15



тысяч человек. Очень много людей с фотографиями. Фотографии разного качества и не всегда военного времени. Многие люди ведь не погибли, а дожили до старости.

— Как относятся жители и нынешняя администрация ко всем вашим планам?

— В 2014 году, когда мы шли на выборы, на нас многие смотрели, как на чужаков. А в этом году мне, как жителю Кобоны, вручили благодарственное письмо за организацию «Бессмертного полка». Зарегистрировался на официальном сайте. Создали свою страницу.

Сейчас отношение и жителей и администрации к нам самое благожелательное. И девятого мая пришло огромное (по нашим меркам) количество народа.

Наша предвыборная программа 2014 года медленно, но уверенно внедряется в жизнь. Хотя, конечно, она давно перестала быть предвыборной.

— Расскажите о коллективе.

— В штате Военно-исторического центра «Дорога жизни» в настоящее время четыре человека. Однако в случае надобности массового присутствия, например, для подъёма какого-нибудь автомобиля, мы смогли бы собрать коллектив не менее полусотни человек. За подводную часть отвечает Алексей Мятник, за мототехническую — Сергей Склянин и Вячеслав Туганов, Игорь Поленов и Евгений Борисов — реставрационные мастерские.

— Кроме всего прочего, вы проводите реконструкции, как вы пришли к этому, что показываете зрителям, откуда собственно у вас зрители?

— Просто решили попробовать. Себя порадовать. Праздника хотелось. Но мы же историей занимаемся, для нас праздник — не банальная пьянка. Захотелось провести красивое мероприятие с исторической составляющей. Рассчитывали на то, что и другим будет интересно. И не ошиблись. Кроме того, нам же надо развиваться, привлекать людей к нашей базе, гостинице.





У нас же тут рядом вода, а мы все моряки, вот и решили задействовать эту, любимую нами, стихию. В коллекции Олега Титберии имеются несколько плавающих танков Т-38. Но он их никогда не испытывал на воде. Решили провести проверку здесь. За день до праздника провели испытания.

Первая реконструкция у нас состоялась в 2016 году. Она была такая наивная, что ли... Поплавали танки, постреляли из них и из катера.

После этого мы поняли, что у людей есть интерес к этому, есть востребованность таких мероприятий. В течение всего года нас постоянно спрашивали, что же будет на следующий год?

В 2017 году у нас был патрульный катер, был десант на шлюпках. Мы демонстрировали разные этапы военных действий на Ладожском озере.

Анализируя исторические документы и публикации, мы пришли к выводу,

что о Ладожской флотилии у нас не знает никто. Даже на главном военноморском параде в Санкт-Петербурге, и в 2017, и в 2018 годах, флага Ладожской флотилии не было. А ведь шли катера и несли флаги всех соединений, участвовавших в боевых действиях Великой Отечественной. Именно памяти об этой флотилии и были посвящены наши реконструкции 2017 и 2018 годов.

Зрители в основном из Петербурга и Ленинградской области. Точнее, Кировск, Волхов, Новая Ладога. Приезжали гости из Москвы, Тулы. По нашим оценкам, в 2018 году было порядка 400 человек зрителей. При том, что самих реконструкторов вместе с группой организаторов — около 50 человек. Территория у нас маленькая...

— Однако на этой территории вы умудрились поставить даже паровоз. Расскажите об этом экспонате.

— Да, у нас уже есть памятник, посвящённый железнодорожникам. Это передняя часть паровоза. Это раньше был ведомственный памятник. Он был поставлен во Пскове у центрального вокзала в 1983 году, рядом с депо, домом отдыха железнодорожников и клубом. Депо перестало функционировать, клуб разрушили, памятник стал никому не нужен. Псковские городские власти не заинтересовались его судьбой.

Бывший командир атомной подводной лодки Виктор Квасов, ныне занимающий ответственный пост в структуре РЖД, с заместителем начальника Октябрьской дороги Андреем Панковым, бывавшие у нас, предложили нам забрать этот памятник.

Операция по перевозке паровоза к нам была проведена силами трёх человек за три дня.

— Каковы перспективы и планы?

— Основным источником финансирования реставрационных работ является доход от гостиницы. Конечно он не единственный. Вернее даже так, мы бы хотели, чтоб основным источником стали доходы от туристического бизнеса. Но пока это не получается. Туризм, и тем более, исторический туризм — очень непростой сегмент бизнеса.

Изначально наша база называлась «Весёлый Роджер». Но теперь, в связи с созданием военно-исторического центра «Дорога жизни», мы сменили название. Ныне наша база именуется «Порт Кобона». Название возникло не на пустом месте. Мы находимся там, где некогда создавался Кобоно-Кареджский порт, относившийся к Дороге жизни. Он был полностью разрушен и теперь совершенно забыт. Поэтому название символично.

Что касается планов, то у нас есть утверждённая концепция музейного комплекса. В неё входят: открытая экспозиция — это Набережная Славы с именами участников Дороги жизни, арка, через которую въезжали и выезжали на лёд автомобили, памятник «Полуторка», памятник железнодорожникам, музейный комплекс, уже существующий и будущий, и конечно все автомобили, участвовавшие в Дороге жизни.

*Беседовал Денис Шаляпин  
2018 г.*