



**Об уникальном сооружении на заводском острове под названием кабель-кран упоминалось в «Новой Ладоге» в статье «Питкяранта изменяет внешний вид» (№ 25 от 30.07.05 г.). Она заинтересовала жителя Питкяранты Б.Г. ГРАЧЕВА, который работал на этом кране. Вот что рассказал Борис Григорьевич.**

Кабель-кран для переноса древесины был построен шведами и установлен на заводском острове до «зимней» войны. Аналогов ему не было в России. После войны у кабель-крана была повреждена один из отходящих от него канатов. Специалисты из Ленинграда заменили его.

Людей для работы на нем подбирали так: мне, тогда 16-летнему, предложили подняться на вершину машинной башни кабель-крана на высоту 58 м. Когда спустился, у меня поинтересовались, кружилась ли голова. Я сказал, что не кружилась, и мне разрешили работать на нем. Вот такая была медкомиссия.

Сразу провели испытание: меня еще раз посадили на тележку, зацепили груз и подняли на самый верх. Все обошлось благополучно, но оборвись канат или пучок, меня, как из лука, отбросило бы на огромное расстояние. Но вопросы техники безопасности у шведов на повестке дня не стояли, настолько точен был расчет. Рядом с таким огромным сооружением находились жилые дома.

Кабель-кран был действительно внушительным. «Свеча», так мы его называли, высотой 58 м держалась за счет растяжек, закрепленных на земле так называемыми бетонированными «якорями». На расстоянии пятисот метров от кабель-крана упиралась в насыпь передвижная башня высотой 45 м. Машинную башню кабель-крана (ее верхнюю часть) и передвижную башню соединяли толстые витые канаты. Передвижная башня стояла на одном рельсе и перемещалась по радиусу.

Основная работа проходила на высоте.

Машинист крана из кабины управления по командам сигнальщиков приводил в движение две лебедки, которые, в свою очередь, заставляли перемещаться на подъеме или спуске несущие тяговые канаты, в горизонтальном направлении тяговые канаты. Общий вес их

## Кран-великан

Добавил(а) Administrator

05.02.13 11:12 - Последнее обновление 19.12.13 10:35

---

достигал 30 т.

Трехтонная тележка размещалась на канатах на высоте 58 м. К ней прикреплялся полутонный крюк, на который бригада подцепляла баланс. Тележка перевозила груз по канатам к месту назначения; на переработку (в старый древесный цех) или на запасную площадку. Первое время пользовались еще оставшимся от финнов балансом, упакованным в пучки по 7 тонн, брали его прямо из воды. Потом, когда он закончился, наш баланс женщины делили на глаз. Древесину, запас которой готовили на целую зиму, мы складывали в штабеля: после заполнения одного штабеля башня передвигалась к месту размещения следующего.

За смену перевозили от 60 до 80 пучков древесины, а это больше 400 кубометров. В смене работали машинист крана, два сигнальщика (один отвечал за спуск и подъем груза, другой - за его передвижение вперед или назад), на погрузке и приеме груза - 10 человек. Ночью территорию освещал мощный прожектор. Не было ни одного простоя по производственной причине. Не работал кран лишь в туман.

В 1949 году кабель-кран вышел из строя: возможно, кран перегружали, ведь пучки делили произвольно. Однажды во время перевозки пучка древесины в запас на большое расстояние обломился металлический кончик основного каната. Канат сильно натянулся, и его просто вырвало. Передвижная башня и канаты упали, устояла лишь самая высокая машинная башня, что держалась на растяжках. К счастью, обошлось без жертв. Кабель-кран пытались восстановить, но безуспешно. Лес стали возить по Ладоге прямо к древесному цеху. «Свеча» еще долго висела на заводском острове. В конце 50-х - начале 60-х годов ее разобрали и сдали в металлолом.

Эйла СЮГИЯИНЕН

Фото из архива sergeytm. Если это тот кран, то получается, что им переносили бетонные конструкции на стройке?

