

Ростовская областная специальная библиотека для слепых, в рамках проекта «Радуга звука», публикует очередную аудио книгу:

«РОСТОВСКИЕ ПЕНАТЫ».

Жанр: занимательное краеведение. Автор:
сотрудник РОСБС Игорь Ситников.

Новая говорящая книга является сборником увлекательных повествований о выдающихся людях и знаковых объектах Южной столицы.

Под виртуальной обложкой собраны рассказы о прошлом Ростовского зоологического парка.

Слушатели ознакомятся с выдающейся биографией легендарного городского головы Андрея Байкова и узнают о судьбе знаменитой династии купцов Пармоновых.

Новыми красками расцветут на звуковых страницах фрагменты летописи старейшего предприятия Южной столицы — Ростовского порта: Читатели узнают о редких фактах из жизни дореволюционного разводного железнодорожного речного моста, услышат о донских баркентинах:

«Святой Ипполит», «Вега» и «Альфа» - парусниках прославленных отечественным кинематографом. Собственную быль поведаст книголюбом легендарный речной ледокол «Фанагория». Яхта царской семьи «Колхида» откроет тайну своего исторического псевдонима -

«Донская Аврора». Откровенно прозвучит документальная военная сага

«Герои ростовского флота» - о жизни, борьбе и гибели речных колёсных буксиров — канонерских лодок времён Великой Отечественной войны.

Окунуться в поток времени позволит слушателям новелла о древнем городском роднике по имени «Гремучий».

Материал читает автор.

Издание аудио сборника осуществлено в конце 2024 года.

С БАЙКОВЫМ НАВСЕГДА

Ростов-на-Дону в начале второй половины XIX века был городом, прямо скажем, неказистым. Плохая обустроенность, малонаселённость, слабость административного управления, хаотичное развитие торговли и

промышленности - всё это можно было назвать одним словом - «захолустье». Самым бойким местом являлась донская пристань. Там в спешном беспорядке строились временные склады и причалы, прокладывались сезонные грунтовые подъездные пути. Где попало приставали к берегу парусные и гребные торговые суда, подгонялись сплавные плоты, с трудом швартовались к шатким деревянным причалам редкие пароходы.

Судовладельцы по своему разумению вели дела. Донские водные пути никем не исследовались, документально не учитывались и лишь формально контролировались надзорными службами.

Однако Ростов-на-Дону, благодаря своему выгодному географическому положению, был «обречён» вырастать и развиваться. Из-за растущей торговой связи с левобережными сельскохозяйственными территориями стали строиться наплавные мосты через реку. Их разводка нуждалась в специальном расписании. Порядок требовался на пристанях.

Сам город испытывал массу проблем с организацией общественной жизни, обустройством жилых, коммунальных, торговых и промышленных территорий. Порядка требовали вопросы внедрения прогрессивных технических новшеств, цивилизованного развития коммерции, образования и культуры. Чтобы объединить и направить здоровые силы в верное русло, Ростову-на-Дону нужен был настоящий хозяин. И он нашёлся. Нашёлся, как это иногда бывает, почти случайно.

Городской голова

И не спорьте, пожалуйста. Не переубедите вы меня, как ни старайтесь, в том, что на большие дела способны только большие люди. Нет, даже так, с заглавных букв: Большие Люди. Они начинают, создают, открывают, творят. А дела после живут, растут, развиваются на пользу обществу уже и

после смерти своих начинателей. Только дела, только поступки говорят о гении и таланте человека, о пользе и величии его дела. А даёт всему оценку время.

Сегодня, заговорив о гении и таланте, давайте не вспоминать сразу о высоком искусстве, музыке, живописи или литературе. Обратим внимание на, казалось бы, вещи обыденные, практические и даже, по большому счёту, организационно-хозяйственные.

Вряд ли захолустный тогда городишко Ростов-на-Дону смог бы выдержать конкуренцию с приморским Таганрогом, столичным Новочеркасском, портовым Азовом, или той же богатой армяно-купеческой Нахичеванью, если бы не один единственный человек. Он пришёл вовремя, чтобы прославить этот город, ничего не потребовав взамен. А город, как Иван, родства не помнящий, дважды предавал своего благодетеля при жизни и забыл его почти сразу после похорон.

Вряд ли сегодня хоть один из ста жителей миллионного Ростова-на-Дону скажет, как звали его самого прогрессивного, деятельного и бескорыстного градоначальника.

Попробуем хоть немного поправить дело и вспомним о городском голове Андрее Матвеевиче Байкове.

«Где бы я ни был, я всегда буду считать Ростов родным и не изменю его знамени», - полтора века назад сказал Андрей Байков и превратил за несколько лет небольшой уездный городишко в известный всему миру

«русский Ливерпуль». Как?! Трудно вообразить. Наверное, чтобы разобраться, необходимо понять, что означает слово «гений», что есть бескорыстное служение делу и Отечеству, и что такое подвижничество, настойчивость и духовность. Ну и обязательно нужно познакомиться поближе с самим человеком.

Мы так и сделаем. Ведь имя Байкова, по мнению многих, для истории нашего города значит не меньше, чем имена самых первых основателей нынешней южной столицы.

«Поставленному природою в самое выгодное положение Ростову, — говорил современник, свидетель тех давних времён, — нужен был человек, который, соединяя светлый ум с несокрушимую волю, пробудил бы его от цепенеющего сна и двинул вперёд на ту дорогу, в конце которой — порядок, благоустройство и довольство. В лице Байкова Ростов встречает этого человека».

Андрей Матвеевич вышел из рода небогатых дворян, владельцев скромного имения в Санкт-Петербургской губернии. Отец его, несмотря на дворянское происхождение, был профессором математики и преподавал в Харькове.

Там родился наш герой.

С самого детства Андрей отличался талантом познания и способностью к наукам. Во время учёбы в столичном Императорском училище правоведения он считался лучшим учеником. По окончании обучения Байков был награждён золотой медалью, произведён в титулярные советники, а имя его в числе немногих сохранилось на Почётной мраморной доске в конференц-зале этого престижного учебного заведения.

15 мая 1850 года Байков высочайшим приказом по гражданскому ведомству определяется на службу в департамент Министерства юстиции. Служит хорошо. При Министерстве Уделов, он, как записано в аттестате, считается «способнейшим» и «достойнейшим» чиновником.

В годы Крымской войны 1853 - 1856 годов призванный на военную службу штабс-капитан Байков во время высадки английского десанта и обстрела

вражеским флотом острова Лавенсари командовал русским отрядом и был серьёзно ранен. Получив благодарность императора за храбрость, молодой офицер направился для поправки здоровья в южные пределы Отечества. Так, случайно, судьба свела Андрея Матвеевича с Ростовом-на-Дону, вначале на месяц лечения, а после и на всю оставшуюся жизнь.

Хозяйственный талант питерского дворянина проявился на донской земле бурно и сразу. Интересно, что в тот первый приезд Байков свёл деловое знакомство с Павлом Чеховым, будущим отцом великого русского писателя. За короткий срок два молодых человека смогли учредить собственную компанию по снабжению армии продовольствием.

В результате этого предприятия Чехов заработал 2200 рублей и перевёлся из мещан в купечество. Байков же познакомился с местным бомондом и после окончания войны, подав в отставку, вновь направился в Ростов вести дела.

Здесь нам следует задуматься над причинами, побудившими молодого, блестяще образованного, имеющего высокие связи и знакомства дворянина уехать из Санкт-Петербурга в Ростов-на-Дону, променяв блеск столичной жизни на захолустный быт поселения, которое и городом-то назвать тогда ни у кого язык не поворачивался. Загадка? Совсем нет!

Там, где все видели только провинциальную глушь, помноженную на уныние, одарённый молодой человек разглядел невозделанное поле для созидательной деятельности, простор для реализации своих талантов юриста, коммерсанта и общественного деятеля. Мечтой его стало не богатство, хотя если бы Байков направил свой экономический гений только в сторону получения личных благ, то за короткий срок стал бы одним из богатейших людей России. Нет, он хотел построить Город. Вот такая незаурядная мечта согревала его душу.

И Андрей Матвеевич достиг желанной вершины, отдав городу сердце.

«Грязный, без мостовых и даже уличных фонарей, с полуразрушенными общественными зданиями и примитивными частными постройками» - вот таким видели Ростов-на-Дону современники в середине XIX века. Тогдашние историки писали, что даже на собрание Думы почётные граждане являлись в сильном подпитии, «отчего заседания принимали чрезмерно весёлый и даже буйный характер».

В городской казне не было денег. Система налогообложения и сборов была катастрофически далека от совершенства и контролировалась неумело. Богатые купцы и промышленники предпочитали вести дела в развитом и благоустроенном Таганроге.

Однако Байков поселяется в Ростове и создаёт здесь собственную экспортную животноводческую компанию «Сельский хозяин». Всего за один год, организовав чёткое взаимодействие поставщиков и переработчиков, наладив транспортное сообщение с потребителями по дешёвым речным и морским путям, приобретя выгодные контракты, новоиспечённый донской предприниматель получает статус купца второй гильдии, удивляет достигнутыми результатами конкурентов, добивается их благосклонности и становится председателем местного Коммерческого совета.

15 октября 1862 года Андрей Матвеевич Бойков избирается, а 21 октября утверждается Городским головой. Новому, избранному ростовским обществом градоначальнику к этому времени исполняется всего 31 год.

Ещё до октябрьских выборов 1862 года, горожане прекрасно знали Байкова. Он с начала 1861-го жил в Ростове и, помимо развития собственного дела, содействовал расширению прав таможенной заставы, увеличению почтовой конторы, а главное - учреждению Конторы Государственного банка в то время, когда даже в Таганроге не было его отделения.

Городским головой Байков состоял два срока подряд, с 15 октября 1862 года по 17 октября 1869-го. Вот результаты его семилетнего правления, известные нам благодаря ростовскому летописцу Григорию Христофоровичу Чалхушьяну.

Это: «...проведение Воронежской ветки железной дороги, которая должна была быть ограничена Грушевкою; устройство городского водопровода, ростовско-нахичеванского шоссе, лавок для торговли съестными припасами, здания Ростовской-на-Дону Конторы Государственного банка, Банковского моста, Кладбищенской церкви, театра, беседки городского сада, еврейской синагоги, мостовых и тротуаров, отсутствовавших ранее, каменоломен, антрацитных складов, освещение города, учреждение Конторы Государственного банка, городского Общественного банка, сберегательной кассы, Ростовского-на-Дону Общества Взаимного Кредита, Ростовского-на-Дону отделения Коммерческого Совета, Гирлового Комитета, Биржи, Общества взаимного страхования от огня имуществ в Ростове на-Дону, Вспомогательного Общества купеческих приказчиков в г. Ростове-на-Дону, Общества потребителей в г. Ростове Екатеринославской губернии, Центральной телеграфной станции, Ростовской пожарной команды. Учреждение ежегодного торжественного перенесения Аксайской иконы Божией Матери Одигитрии, Ростовского-на-Дону клуба, Александровского Ростовского-на-Дону Благотворительного Общества, странноприимного дома, Воскресные школы, женское училище II разряда, Еврейское училище, Ремесленный класс, газета «Ведомости Ростовской-на-Дону Городской Думы». Упорядочение Соборной площади, Богатого источника, Нахаловки, Сада, Кладбища. Площади, принадлежавшие Обществу и не приносившие доходов, возвращены городу, успешное ходатайство сперва 44.400 р., а потом 75.654 р. в пользу города на улучшение пожарной команды. В Думе заведён особый порядок делопроизводства и устранён царивший прежде хаос и проч.».

И это в городе, где было сначала всего около двадцати тысяч жителей! Ростовское народонаселение выросло вдвое, до сорока тысяч за время семилетнего правления Байкова.

Вот почему известный российский журнал «Современник» в декабре 1863 года писал: *«...главную достопримечательность Ростова представляет собою, без сомнения, одно из влиятельных тамошних лиц А. М. Байков. Он составляет главную тему и содержание для суждений и разговоров жителей Ростова во всех классах и состояниях».*

Действительно, расширение Ростова происходит с поразительной быстротой. Реформы, внося свежую струю новых веяний в оцепеневшую внутреннюю жизнь небольшого города, дают могучий толчок его развитию. Застройка муниципальной территории происходит стремительно. Сначала, в 1864 году, так называемая слобода Бессовестная насчитывает до 500 домов, а Богатый источник до 700, и общая численность домов Ростова доходит до 1500. В период времени с 1864 по 1867 год построено до 300 домов, а в 1869 году всех домов в Ростове уже 2917.

Увеличивается число заводов и фабрик, усиливается производство, а обороты ростовской экономики достигают солидных сумм.

Если взять экспорт всех портов Азовского бассейна за 1868 год, то можно увидеть, что Ростов-на-Дону стоит во главе списка. Экспорт Ростовского порта составляет более чем 1/3 отпуски всего Азовского бассейна, вдвое превосходящего отпуски бассейна Черноморского.

Такой экономический скачок даже сегодня можно назвать невероятным. А для тех времён стремительное преобразование небольшого степного городка в портовый, торговый, промышленный и культурный центр выглядело совершенным чудом.

Но откуда же что бралось?

На этот вопрос некоторые отвечают просто: дескать, прогрессивный градоначальник обложил купцов, предпринимателей и иных зажиточных горожан налогом, а собранные деньги не воровал, а тратил на городское развитие. Как говорится: и все дела!

Такой упрощённый взгляд на вещи обесценивает в наших глазах великий труд гениального деятеля, человека государственной «пропитки», учёного-юриста, создавшего в отдельном городе удивительно гибкую, перспективную и жизнеспособную экономическую систему. Честно говоря, мне так и не удалось изучить её полностью. А потому и научных объяснений этого феномена я не осилю. Но, изучив общие сведения той поры и некоторые современные источники, я понял следующее.

Налогообложение всегда было государственной привилегией, и никакой градоначальник не имел права облагать своих подчинённых дополнительными податями. Однако городские земли, где располагались промышленные, торговые, хозяйственные строения, частные складские и прочие территории, являлись собственностью муниципалитета.

До прихода Байкова к руководству городом эти участки захватывались самовольно и использовались даром. Теперь же была введена строгая арендная плата за каждую квадратную сажень земли. Земля продавалась насовсем или выдавалась владельцу в арендное пользование на определённый срок, утверждённый городской Думой, с условиями, выгодными гражданскому сообществу. Цены на земли различались и зависели от множества факторов. Правила землепользования утверждались на Думских советах голосами выборных депутатов - «гласных городской Думы».

Также была введена система добровольных общественных комитетов и советов. Эти организации, защищая интересы предпринимателей, могли

вводить для последних определённые пошлины, осуществляя сбор средств на обслуживание и развитие деловой отрасли.

Примером тому может служить Комитет донских гирл, ставший родоначальником системного судоходства на Нижнем Дону и в Таганрогском заливе.

Итак. Новый градоначальник не только реанимировал, упорядочил и стал строго контролировать аренду городских земель. Он установил новые правила городского общежития и ввёл строгую систему штрафов за их нарушение. Были запрещены несанкционированные свалки мусора в городской черте, горожане обязывались устраивать каменные тротуары рядом со своими домовладениями. Городские улицы стали застраиваться по утверждённому архитектурному плану.

Что касается финансовой стороны муниципального развития, то Байкову, вероятно, с использованием столичных знакомств и при участии доброжелателей, которые у него, несомненно, были, удалось открыть в Ростове контору Государственного банка, что привело в город богатых купцов и промышленников. Пользуясь кредитами и другими банковскими услугами, деловые люди развивали свои производства, осваивали новые территории, создавали рабочие места. Они также выступали и как благотворители, жертвуя на городские нужды крупные деньги, имея взамен немалые преференции от административного руководства, одновременно получая искреннее уважение своих сограждан, которое в ту пору ценилось гораздо выше, чем в нынешнюю.

Давайте вспомним о том, что в те далёкие времена, названные советской историей тёмными и антидемократическими, Городского голову, то есть мэра, или сити-менеджера - по-новомодному, как кому угодно, не назначал губернатор, а выбирал народ, через думских представителей путём голосования.

Твёрдой рукой устанавливая новые порядки, ударяя по карману людей богатых и влиятельных, Байков, используя личный авторитет, объясняя перспективы, показывая блистательные результаты своих реформ, не наживал врагов, а сплачивал единомышленников, давал дорогу людям передовым и деятельным.

Но, где это видано, чтобы новое и передовое катилось у нас вперёд как по маслу?! И сейчас такого нет, а раньше не было и подавно.

Война мнений, зависть, косность и корысть будят в людях всё более низкие качества. Уже спустя короткое время на Байкова начинают поступать жалобы и доносы в вышестоящие инстанции. Обиженные справедливыми арендными требованиями, лишённые «гулевых» бесплатных территорий, оскорблённые «в лучших чувствах» сограждане не хотели сдавать привычных, выгодных позиций.

В Ростов приезжали с проверкой высокие комиссии, смотрели на растущий город, повсеместное строительство, удивлялись новшествам, проверяли расход казённых средств и удовлетворённо убывали восвояси. В 1865 году, после поступления губернатору коллективной жалобы, инициированной гласным городской Думы Ткачёвым, была назначена очередная проверка, по результатам которой к полному посрамлению жалобщиков Байков был награждён орденом за успехи в развитии города, а ростовчане избрали его на новый срок и присвоили звание «Почётный гражданин».

Однако, как говорится, вода камень точит. Оппозиция, сделав передышку, вновь принялась заваливать кляузами приёмные высоких чиновников. На этот раз был превзойдён даже губернаторский уровень, и бумага легла на стол самому министру внутренних дел.

Байков, судя по всему, пользовался благосклонностью губернского правителя. Но яркая натура ростовского градоначальника, наверное,

слепила глаза кому-то из высших столичных чиновников, потому как в 1869 году он был отстранён от должности до окончания разбирательства и уволен через два года по высочайшему указу.

Не видя для себя возможности оставаться в оклеветавшем его городе, в 1871 году Байков уезжает на 10 лет в Кавказские Минеральные Воды. Он по-прежнему удачливый и инициативный предприниматель, известный на юге России юрист. Во Владикавказском округе бывший ростовский голова становится Почётным мировым судьёй. В Ессентуках он строит современную гостиницу европейского уровня, первым догадывается разливать минеральную воду в бутылки и продавать её в других российских регионах. Благосостояние Байкова растёт, а деятельность снова отмечена государственными наградами. Душа его спокойна. Но сердце... Сердце, как видно, навсегда отдано любимому городу, потому что, когда спустя тринадцать лет, в 1884 году, Ростов-на-Дону с поклоном снова предлагает Андрею Матвеевичу занять пост градоначальника, он даёт согласие и возвращает себе своё детище.

«Мне трудно будет работать: городская казна пуста» - только и говорит Байков, соглашаясь.

«Помилуйте, Андрей Матвеевич, мы Вас потому и пригласили, что в кассе ничего нет!» – отвечают ему радостные избиратели.

Приветствуя Байкова на вновь обретённом месте службы, один из членов городской Думы сказал: *«Андрей Матвеевич! Вы желанный для Ростова... выбор не случайный — Ростов Вас знает, Вы знаете Ростов, Вы прежде других поняли значение этого города, его способность расти, шириться и занять почётное место среди русских торговых городов... и ростовское общество вполне уверено найти всё это в Вас, как общественном деятеле испытанной опытности».*

Мне кажется, что гласному следовало бы ещё и извиниться перед городским головой от лица своих коллег и горожан за причинённую боль предыдущего несправедливого увольнения.

Ростов встретил вновь избранного градоначальника с радостным вздохом облегчения. Ведь его отсутствие снова ввергло город в унылое состояние. Исчерпав до конца энергию первого байковского всплеска, его преемники не смогли найти новые пути к развитию и процветанию. Сие умение дано только людям неординарным, талантливым и деятельным. Таковых не нашлось, и муниципальное развитие, как любят говорить некоторые нынешние чиновники, дало чёткий отрицательный рост. Достижения сошли на нет, прежние позиции в организации городского хозяйства утратились, разворованная казна опустела, всё пришлось начинать с нуля.

Вот что сделал Байков в следующие пять лет. Всё тот же летописец снова рисует нам картину, где ясно значатся новые плоды прогрессивной деятельности великого градоначальника:

«Улучшение санитарной части и больничной, последствием чего было уменьшение процента смертности в городе, улучшение положения учителей и учеников начальных школ. Публичная библиотека, конка, телефон, музей. Биржа, биржевая артель, улучшение извозного промысла. Крытый рынок, закрытие генеральной балки. Памятник Александру II. Метеорологическая и газо-контрольная станция. Правильное замоещение улиц, упорядочение всего города, в особенности окраин его. Здание гимназии, развитие мелкой собственности среди классов неимущих. Новые бульвары и сад, обращение клоаки, что в городском саду, в прекрасный цветник и проч. Наконец, два-три больших проекта, которым за смертью его вечно остаться проектами — проект канализации Темерника, канализации всего города, соединения Волги с Доном и всеобщего замоещения».

«...Неутомимый в труде, энергичный и чуткий к общественным нуждам, А. М. Байков всегда ласково относился к многочисленным своим посетителям и никогда не брезгал даваемыми ему советами. Наоборот, он просил советов у всех и всех умел заинтересовывать общественными делами. Раз цель была намечена, он шёл к ней, шёл неутомимо, неуклонно, не останавливаясь ни перед чем и ни перед кем, с последовательностью своего железного характера.

Много незаслуженных упрёков и обвинений вытерпел А.М. Байков. Умея отличать охранение интересов от интриги; защищая первые и всегда преследуя вторую, как недостойную и постыдную в деле общественном, Байков среди всех этих нападков и обвинений с редким тактом и спокойствием умело вёл дело, выясняя его до мельчайших подробностей.

Бесспорно, что ни один городской голова в России не сделал для своего города столько, сколько сделал А.М. Байков для Ростова-на-Дону. Будем же надеяться, что благодарное потомство по достоинству оценит все его бесчисленные заслуги».

Да. Так говорили и так думали о своём градоначальнике ростовчане. Такие статьи писали газеты сразу после его смерти.

Андрей Матвеевич Байков умер скоропостижно, далеко от Родины, на 58-м году жизни в звании действительного статского советника.

И вовсе не при таких отвратительных обстоятельствах должен был уходить из жизни великий человек, создатель нового Ростова, Почётный гражданин города.

Его смерти предшествовал ещё один подлый скандал.

В 1887 году умирает Станислав Журавлёв, доверенное лицо Байкова, член правления, заведующий делопроизводством города. Одновременно, видимо, во время последующей ревизии, при передаче дел в городской казне всплывает крупная недостача. 6025 рублей – немалые по тем временам деньги.

Андрей Матвеевич, не дожидаясь конца расследования, демонстрируя уверенность в честности своего сподвижника, из своих личных средств погашает недостающую сумму. Этим без сомнения благородным поступком он даёт повод подковёрной оппозиции для очередной интриги. Снова начинаются доносы. Байкова самого обвиняют в растратах. Громкий скандал разносится далеко за городские пределы. Пачкается честное имя благородного человека. Градоначальника отстраняют от должности. Дело доходит до суда, и... Байкова оправдывают. Находится истинный виновник хищения, некто по фамилии Селин.

Доброе имя городского головы, боевого офицера, статского советника снова восстановлено. Однако здоровье уже подорвано безвозвратно.

В 1889 году Андрей Матвеевич уезжает лечиться в Австрию и там, через месяц после отъезда, 18 сентября умирает. Гроб с телом Байкова привозят в Ростов. Его хоронит весь город.

В целом, Байков руководил городом 14 лет. На скромном обелиске, согласно его завещанию, выбивают только имя, отчество и фамилию, даты рождения и смерти. Портрет легендарного градоначальника вешают на видном месте в помещении городской Думы. Именем Байкова называют мост, улицу, пароход и близлежащий к городу хутор. Ничего этого не сохранилось. На месте кладбища стоят городские строения, мост, улица и хутор в советские годы переименованы, судьба парохода неизвестна. О семье я знаю совсем немного. Андрей Матвеевич Байков был женат на генеральской дочери — Колодкиной Прасковье Яковлевне, их дочь звали Ольгой.

В наши дни, когда советская мораль сменилась на иные, пока ещё чётко не поименованные духовные ценности и скрепы, в нашем городе на служебной территории Водоканала установлен бюст Байкова, основателя городского водопровода и парового водоснабжения.

В городском парке имени Горького в 2013 году появилась ростовая скульптура. Градоначальник - статский советник, офицер запечатлён рядом с низким столиком, то ли журнальным, то ли шахматным, с мелкими предметами на покрытой скатертью столешнице. Бронзовая франтоватая фигура одета в обычный сюртук, а не в мундир с наградами и атрибутами, соответствующими должности и заслугам. В народе этот монумент прозвали «Шахматистом», вероятно из-за столика и близости к скверу, где собираются любители этой благородной игры. О вкусах не спорят.

Однако мне кажутся недостаточными эти частицы исторической памяти о государственном деятеле, который, по словам современников, *«...пробудил Ростов от цепенеющего сна и двинул вперёд...»*.

Только народная память о настоящем и Большом Человеке продолжает жить. Что подтверждает наш небольшой рассказ, закончить который можно финальными строками некролога, опубликованного в городской прессе сразу после кончины Андрея Матвеевича Байкова:

«...Тот, который так сильно и горячо любил Ростов и лучшие годы посвятил плодотворному служению интересам этого города, умер — там, на чужбине, в весёлом австрийском курорте, среди прекрасных тирольских Альп, но вдали от родины, родных, друзей и знакомых... И если над этой свежей могилой мы на миг забудем те личные узкие счёты, которые так, к сожалению, свойственны человеческому уму, тогда поймём, какую незаменимую, великую потерю понёс город Ростов. ... Писать биографию Андрея Матвеевича значило бы писать историю города Ростова. Чтобы составить себе хотя бы поверхностное понятие, какая это крупная величина, выкиньте Байкова из истории Ростова. Что же, спрашиваю я, останется в ней? — Ничего или нечто в роде этого».

ДОНСКОЕ РАДИО ПОПОВА

ВПЕРЕДИ РОССИИ ВСЕЙ

Свидетельством того, что в Комитете донских гирл состояли передовые люди своего времени, являются его осуществлённые, претворённые в жизнь новаторские идеи. Чуть ли не самой яркой из них является установка в донском водном бассейне самой первой гражданской российской радиостанции.

Стремясь развивать и совершенствовать свою деятельность, Комитет обратил пристальное внимание на вопросы коммуникации различных речных служб между собой. Телеграфная станция, установленная в 1893 году при выходе из гирла Егурча в Азовское море на лоцмейстерском посту острова Перебойный была проводной, а следовательно, дорогой и несовершенной, и часто выходила из строя. Никакой связи с судами, ходившими по донским водам, кроме речных сигнальных и регулировочных знаков, не было вовсе. Сведения об изменениях водной обстановки передавались с опозданиями, корабли, севшие на мель или нуждающиеся в иной экстренной помощи, не могли сообщить о себе береговым службам. В таком положении пребывало всё российское речное судоходство, но никому не приходило в голову, каким способом можно исправить дело.

К тому времени российский учёный Александр Степанович Попов ещё только усовершенствовал недавнее изобретение, стараясь сделать своё радио лучше зарубежных аналогов. Примерно до 1900 года работа с новым устройством связи велась российским физиком в экспериментальном ключе. На некоторых кораблях военно-морского флота устанавливались передатчики, их общение между собой и с береговой станцией осуществлялось в тестовом, опытном режиме. Велось усовершенствование новой аппаратуры, изучались свойства радиоволн, мало ранее кому известные.

Сообщения об изобретении Попова в тогдашней прессе имели сенсационный характер, и для того, чтобы взглянуть на малопонятное новшество с

практической точки зрения, необходимо было обладать прогрессивным мышлением, научными знаниями и искренней заинтересованностью в развитии дела. Всё это было свойственно Комитету донских гирл, видимо, в большей степени, чем другим организациям транспортного российского сообществ потому, что ростовчане первыми обратились к господину Попову. В ноябре 1900 года Александру Степановичу, преподававшему тогда физику в одном из военных учебных заведений Кронштадта, было направлено письмо, в котором говорилось: *«Оптическая сигнализация с плавучего маяка, стоящего у выхода из канала в Азовское море, на Лоцмейстерский пост, находящийся на берегу, на острове Перебойном, становится затруднительной и ведет иногда к нежелательным ошибкам. Комитет поэтому решил заменить эту сигнализацию более совершенной системой беспроводного телеграфа, отдав предпочтение системе русского изобретателя, т.е. Вашей»*. Летом, в августе 1901 года Попов приехал в Ростов и, не задерживаясь в городе, сразу направился на остров Перебойный.

На расстоянии 12 километров друг от друга изобретатель установил приёмо- передающие устройства, одно - на лоцмейстерском посту острова, а другое - на плавучем гирловом маяке. На этот раз между рациями лежала не морская гладь, а пересечённая местность донского ландшафта. Несколько дней шла подготовка к эксперименту. Наконец учёный физик отправил с плавучего маяка первую радиограмму. Текст её вошёл в историю русского радио:

«Внимание! Всем! Всем! 27 августа 1901 года. Два часа пополудни».

На лоцмейстерском посту острова Перебойный, куда Попов прибыл для проверки передачи на служебном катере, послание было принято безукоризненно. Первая в России гражданская радиостанция заработала!

Уже на следующий день после исторического эксперимента, давшего начало новому витку в развитии гражданского судоходства, Александр Степанович Попов выступал перед членами Комитета донских гирл. Выслушав их благодарность, он ответил:

«Это я должен быть вам благодарен за внимание к моему детищу. Будем надеяться, что оно не подведет вас».

Через год, в августе 1902 года, Попов вновь прибыл на Дон для усовершенствования своего аппарата.

На этот раз приёмник оставили на Перебойном, а передатчик установили на «Ледокол донских гирл» - так назывался ледокольный буксир, принадлежавший Комитету. Буксир отправился от лоцпоста вниз по Дону, вышел в Азовское море и оказался западнее Таганрога, на расстоянии 37 километров от острова. На всём пути с борта судна отправлялись радиogramмы. Приём на острове осуществлялся в удовлетворительном режиме. Связь оказалась стабильной.

В итоге всех осуществлённых мероприятий радиосообщение установилось между лоцмейстерским постом, гирловым плавучим маяком и Ростовским портом. Чуть позже появилась связь с судами, курсирующими по Дону и Азовскому морю.

Известно, что радиостанция Комитета донских гирл без особых поломок отработала больше десяти лет и была передана военному ведомству в начале Первой мировой войны. В Ростове-на-Дону радиосвязь снова появилась только после того, как в его порту стала на ремонт яхта «Колхида» - судно связи Черноморского флота с мощнейшей для того времени радиостанцией на своём боту. «Колхида» имела прямое сообщение с самим Санкт-Петербургом. Но об этом корабле есть отдельный рассказ в нашей книге.

ПОГАСШИЙ СВЕТ «ДОНСКОЙ АВРОРЫ»

(Аврора - богиня утренней зари в римской мифологии; астероид Главного астероидного пояса, открыт в 1867 году; русский крейсер, один из официальных символов Октябрьской революции 1917 года).

Корабли. Я думаю, что они - как люди. Имеют свою судьбу и свой мир. Их жизни часто схожи с нашими. А пути неисповедимы. Предназначение, кому обыденное и незаметное, а кому выдающееся и яркое, зависит от поворотов истории. Трудовая корабельная рутина или подвиги, падения в пучину или взлёты на гребни волн, тихий уход судна на слом или его громкая гибель - всё это напоминает изменчивый ход человеческой жизни. Не зря ведь кораблям часто дают людские имена.

Я расскажу вам об одном судне. У него было несколько имён. Его судьба накрепко связана и с нашим городом, и с Ростовским портом. Его жизнь – часть суровой истории всего Российского государства.

«Тамара»

Благородная и изящная парусно-моторная яхта была создана для праздника, торжеств, путешествий и полёта под парусами над океанским простором. Она родилась на верфи акционерного общества «Вильям Крейтон и Компания» в городе Або Великого княжества Финляндского по велению императорской Российской династии в 1898 году.

Аристократические формы, парусные мачты, скошенная труба над строгими палубными настройками, мощный для того времени двигатель в 125 лошадиных сил. Водоизмещение - 992 тонны. Длина от кормы до носа - 67 метров. Ширина между бортами - 8,7 метра. Стремительный ход. Царские интерьеры кают, вышколенная команда, отважный капитан и блестящие флотские офицеры. Всё звало вдаль, вперёд к романтике, риску и путешествиям.

Я не нашёл подтверждения своей догадке, но смею думать, что именовали августейшее судно в честь грузинской царицы Тамары. В православии она была причислена к лику святых, а в русских житиях и сегодня зовётся Тамарой Великой.

Первым владельцем яхты стал четвёртый сын Николая I, великий Князь Михаил Николаевич.

Пятый и шестой сыновья самого князя Михаила Алексей и Сергей Михайловичи с сентября 1890 г. по конец мая 1891 г. с разрешения родителя совершили на «Тамаре» длительное плавание от Севастополя, через Индийский океан к юго-восточной Азии. Они посетили Индию, Цейлон и Зондские острова, прошли на восток до острова Амбоина. Сергею исполнился к тому времени двадцать один год, а младшему Алексею стукнуло всего пятнадцать. С ними путешествовал известный российский географ Густав Иванович Радде. После похода он издал исследовательский двухтомник о тех приключениях под названием «23000 миль на яхте «Тамара». Вполне возможно, что эту редкую книгу можно и сегодня отыскать где-нибудь в глубоких библиотечных недрах.

Пятнадцать лет, начиная с 1898 года, красавица яхта принадлежала российскому императорскому дому. В 1913 году, после недолгих переговоров и, наверное, по скромному желанию самих августейших особ, немного постаревшее судно приобрело Морское ведомство. 27 мая над кормой

«Тамары» взвился Андреевский флаг российского военно-морского флота. Она была переведена в Севастополь, назначена судном связи при штабе командующего Черноморским флотом, оборудована мощнейшей по тем временам радиостанцией и сменила имя.

«Колхида»

Это новое название досталось «Тамаре» от выслужившего свой век военного российского корабля, по старости списанного на слом. Как у людей, так и у кораблей имена часто переходят от одного к другому.

Скорее всего, имя «Колхида» связано с древнегреческим эпосом. Легенда об аргонавтах, приплывших на корабле «Арго» к берегам древней страны Колхиды за Золотым руном, широко известна в мире. Государство смуглокожих

колхов, выходцев из Египта, было расположено где-то на территории современной Абхазии и Грузии, историки расскажут точнее. А нам важна мифологическая и территориальная связь между древними владениями грузинской царицы Тамары и сказочной Колхидой. Наверное, из-за этой приблизительной аналогии бывшая императорская яхта получила своё новое имя.

Местом приписки «Колхиды» сначала стал порт города Стамбула. При русском после в Османской империи яхта состояла в качестве посыльного судна. Накануне Первой мировой войны она пришла в Одессу. В преддверии боевых действий её там вооружили двумя орудиями и пулемётами.

Первая мировая война началась в августе 1914 года, и Черноморский российский флот стал противостоять турецко-германскому флоту. «Колхида», как судно связи, участвовала в военных действиях у берегов Турции, Румынии, Болгарии. Её мощная радиостанция обеспечивала прямую связь с Петроградом. Да. Уже 31 августа 1914 года, через месяц после начала войны с Германией, Австро-Венгрией и их союзниками, столица России была переименована из Санкт-Петербурга в Петроград в ходе борьбы с «немецким засилием».

Я не зря говорю о переименованиях. Наверное, нам, россиянам, более, чем кому-либо, свойственно желание переименовывать города, корабли, памятники, улицы, эпохи. Посудите сами - уже в 1924 году Петроград был снова переименован и стал Ленинградом. А в 1991 году городу снова вернули его первоначальное название. Честно говоря, если его вскоре опять переименуют, то я не удивлюсь. Вот видите, как мы всё-таки похожи - города, корабли, люди. Как часто мы живём под разными и, оказывается, иногда не своими именами.

Но вернёмся к «Колхиде».

С начала войны она сильно потрепалась в походах, а в 1916 году получила пробоину. Видимо, неудачное боевое столкновение произошло неподалёку от Керченского пролива, либо в Азовском море, ведь повреждённая яхта отправилась не в Севастопольскую военно-морскую базу, а пришла в Ростов-на-

Дону и встала на ремонт в пределах Ростовского порта у верфи судостроительного завода Д.А. Пастухова. Часть моряков откомандировали тогда в Севастополь, а часть оставили как ремонтников на судне.

Было это накануне эпохальных исторических событий.

7 ноября (по новому стилю) 1917 года произошла Великая Октябрьская социалистическая революция. С тех пор в СССР этот день считался самым главным, красным, выходным днём календаря. Но прошло время, изменило имя советское государство, и день переименовался вслед за ним. Он стал сначала «Днём согласия и примирения», а затем, перестав быть праздничным и выходным, превратился в рядовой, но памятный день Октябрьской революции 1917 года.

Ну да, ну да. Опять переименования. Однако вы уже чувствуете, как эта тема важна и оправданна в свете изучения судьбы нашей яхты?

Давайте вернёмся к «Колхиде». Ведь именно с началом революции судно получило новое прозвище. Это прозвище не стало следующим именем

«Колхиды», отпечатанным на её борту, однако оно привилось настолько сильно, что до наших дней широко используется и в краеведческих, и в исторических материалах.

«Донская Аврора»

Наверное, яхта была сильно повреждена во время морского боя, так как её ремонт оказался продолжительным. Если принять во внимание, что в Ростов-на-Дону «Колхида» пришла ещё до ледостава 1916 года, а осенью 1917 года встречала революцию в нашем городе, то можно считать, что судно ремонтировали около года.

В советские времена многие исследователи приписывали экипажу яхты великие революционные деяния. А мне кажется, что роль матросов с

«Колхиды» в городской истории из-за писательской любви к штампам и революционной патетике сильно преувеличена. Ведь во время Первой

мировой войны, в тылу, на борту небоеспособной яхты должно было оставаться минимальное количество личного состава. Возможно, по окончании ремонта на судно успели вернуть его штатный экипаж, но, зная о развале военного руководства того времени, легче предположить, что среди

«колхидцев» обосновалась масса приبلудившихся «братишек» и команда получилась сборной. А такой воинский «коллектив» вряд ли можно считать образцовой боевой единицей.

Нам неизвестны ни фамилия капитана, ни имя командира, которого избрали себе революционно настроенные морские товарищи. Однако мы точно знаем фамилию одного матроса.

Срочную радиограмму о победе пролетарской революции в Петрограде 25 октября (по старому стилю) доставил на заседание Ростово-Нахичеванского Совета рабочих и крестьянских депутатов радист «Колхиды» Кузьменко.

Уже 26 октября, на второй день после победы революции в Питере, власть в Ростове-на-Дону мирным путём перешла в руки большевиков. То был самый недолгий мирный путь. Дальше следовала длинная и кровавая череда переходов власти в нашем городе из одних рук в другие.

Для точности скажем, что происходило историческое заседание в зале театра-варьете «Марс» - там, где теперь помещается Ростовская филармония.

Воображение рисует нам, как запыхавшийся матрос врывается в зал варьете. Мощная радиостанция «Колхиды» только что приняла сообщение из Петрограда. С борта крейсера «Аврора» вместе с сигнальным выстрелом его главного орудия на весь разорванный распрямы мир прозвучало обращение В.И. Ленина «К гражданам России». Сжимая в руке листок с сообщением о свержении Временного правительства и первыми ленинскими декретами, человек в чёрной морской форме проталкивается к президиуму. Он передаёт известие. Яхта «Колхида» принимает на себя роль донской «Авроры».

В отличие от своей петроградской «тёзки» и вопреки утверждениям советских идеологов, она не стреляла. Её орудия, снятые при ремонте, большевики использовали на суше, когда воевали с белыми казачьими отрядами и юнкерами в окрестностях Ростова у Кизитеринки.

«Колхида» передавала радиogramмы от уполномоченного ЦК РСДРП А.С. Бубнова - руководителя Черноморской флотилией, в Петроград, самому председателю Совнаркома В.И. Ленину.

В состав прибывшего на Дон отряда кораблей входили малые миноносцы, тральщики и несколько сотен матросов.

27 ноября 1917 года Бубнов рапортовал: «Нападение юнкеров на Совет, организованное генералом Потоцким в ночь на 26-е, явилось началом вооруженной борьбы. В Ростове весь день 27-го идут ожесточенные схватки. Утром прибыли юнкера из Новочеркасска, которые заняли станцию Нахичевань и повели наступление на бараки 252-го полка, но были отбиты и откинута к станции, около которой по линии Кизитеринка - Нахичевань идет непрерывный бой. Потери с обеих сторон значительные; одновременно идет борьба за станцию Ростов, где засели юнкера с генералом Потоцким... Черноморская флотилия обстреливает линию Кизитеринка - Нахичевань... Настроение наших частей твердое и бодрое».

Следующее радио сообщало о временной победе большевиков:

«В ночь на 28 ноября станция Нахичевань захвачена Войсками военно- революционного комитета. Юнкера отступили по направлению к Новочеркасску. Нами взяты броневые машины и различные припасы. Утром 28 ноября юнкера были выбиты со станции Ростов. Казаки сдались. Генерал Потоцкий и его штаб арестованы... Днем юнкера во главе с Калединым повели наступление на линию Нахичевань - станица Александровская, действует артиллерия. Идет непрерывная перестрелка. Черноморская флотилия подбила несколько орудий».

Из Петрограда отвечали: «Действуйте со всей решительностью против врагов народа, не дожидаясь никаких указаний сверху. Каледины, Корниловы, Дутовы – вне закона».

Из всех описаний тех боёв явствует, что с той и другой стороны в них участвует всего по несколько сотен человек. В основном это офицеры и юнкера- алексеевцы, им противостоят черноморские моряки. Остальная масса – казачьи и солдатские полки – уклоняется от боёв, «не хочет кровопролития». Сам Каледин, во многом подпавший под влияние донской интеллигенции и разделявший некоторые аспекты её отношения к классовой борьбе, говорил:

«Вы, может быть, спросите, почему же мы не покончили с большевиками одним ударом. Сделать это было нетрудно, но страшно было пролить первыми братскую кровь...»

Второго декабря калединцы отбили Ростов-на-Дону у красных.

«Колхида» двинулась вслед за большевистской Черноморской флотилией, отступавшей к Азовскому морю.

Как трофейная лошадь, лишённая единственного владельца, мечется по полям сражений, переходя от одного седока к другому, так металась «Колхида» в штормовых схватках революционных боёв, сменяя враждующих меж собой хозяев, поднимая и спуская их флаги на своей мачте.

В двух шагах, вниз по течению от Ростова, у станицы Гниловской «Донская Аврора» прочно села на мель. Красная Черноморская флотилия, уходя к Азову, попав под огонь противника, не смогла оказать ей никакой помощи. Команда

«Колхиды» сошла на берег и присоединилась к отступавшим в сторону Сальска, большевикам.

Яхта стала «белой».

Эмигрантский журнал «Часовой» в статье «Белый флот на Юге России» (1931 г.) так описал события:

«В конце октября 1917 г. начали стекаться на Дон все русские люди, которым честь России была дорога и которые не пожелали склонить свои головы перед узурпаторами власти, Лениным и Троцким. Среди пришедших на Дон начали появляться и морские офицеры. Первым доблестным делом моряков была экспедиция из Старочеркаска на рыбацких лодках вниз по Дону для захвата яхты «Колхида» и бронированной баржи с одним 6-дюймовым и одним 120-мм орудиями Канэ. Впоследствии оба эти орудия были сняты с баржи и поставлены на железнодорожные платформы. Захват яхты и барж выразился в высадке на них с лодок групп морских и сухопутных офицеров. Никакого сопротивления им оказано не было, поскольку яхта и вооруженные баржи стояли на мели и были оставлены экипажами».

Трудно разобраться в тогдашнем хаосе событий. Слава богу, наша задача скромнее. Мы всего лишь следим за тем, что происходит на борту нашей яхты. Скоро - не успел ещё, открывая водные пути, растаять зимний лёд, большевики возвращаются в Ростов, а флаг «Колхиды» вновь «краснеет».

«Пернач»

Но советская власть удерживается в Ростове-на-Дону только с 10 (23) февраля по 20 апреля (3 мая) 1918 г. Большевики уходят, а «Колхида» опять достаётся победителям.

Видимо, чтобы забыть все революционные деяния «Донской Авроры» и навсегда вывести яхту из двуручнического состояния, белогвардейцы переименовуют «Колхиду» в «Пернач». Пернач – оружие ударного типа в виде булавы с прилитыми к круглому наконечнику пластинами. На Дону, у казачьих атаманов, он издревле являлся символом власти. Согласитесь, для корабля, если не вспоминать историю его прошлых переименований, это хорошее боевое название.

Но ведь и оно не стало последним. «Пернач» отправляется на Чёрное море служить белому флоту и становится минным заградителем. Так как он не

используется в прежнем качестве судна связи, можно догадаться, что его мощная радиостанция снята, а может, разрушена - либо белыми господами, либо красными товарищами.

«Колхида» навсегда!

В мае 1919 года, после объединения Донской и Добровольческой армий, монархические настроения белого воинства усилились и яхту, помня её великодержавное прошлое, снова сделали «Колхидой».

Под этим привычным гордым именем она и погибла в декабре 1920 года у берегов Болгарии, недалеко от входа в Варненский залив.

Произошло это, видимо, после того, как Турция, а затем Болгария не приняли сбежавшую от большевиков белую русскую эскадру, в результате та была вынуждена отправиться из Крыма в Тунис, на северное Средиземноморское побережье Африки, в порт Бизерта.

Насчёт гибели «Колхиды» существует множество версий. Одни говорят, что яхта натолкнулась на ранее затонувшее судно, а корабли «Колыма» и «Россия» не смогли её спасти. Другие считают, что «Колхида» села на мель и была разорвана штормом. Третьи выдвигают гипотезу о том, будто экипаж и пассажиры инсценировали катастрофу, чтобы попасть в статусе потерпевших кораблекрушение на закрытый болгарскими властями берег. Все эти версии спорны. Одно мы знаем точно - яхта «Колхида» погибла в декабре 1920 года, спасая русских белоэмигрантов от ненависти своих соплеменников. Её могила находится на шестиметровой глубине Чёрного моря, в координатах: 42°55'N 27°54'E.

С «Колхиды» под водой флотскими военными водолазами в 1922 году были демонтированы орудия, магнитный компас с нактоуза, носовое украшение и штандарт в хорошем состоянии. Некоторые из предметов экспонировались, а может, экспонируются и сейчас в Военно-морском музее в городе Варне.

История легендарного судна в мирное время вдохновила болгарского поэта Владимира Голева на создание поэмы «Яхта «Колхида». И примерно тогда же, ради цветных металлов и тяжелых кусков железа, её потонувшие останки взорвал другой болгарин, морской капитан. Отнесём к превратностям судьбы эти не похожие друг на друга исторические детали.

По рассказам болгарских водолазов из клуба «Реликт» города Варны, нырявших на месте гибели судна в 2002 году, от корпуса российской яхты практически ничего не осталось.

В Областном краеведческом музее города Ростова-на-Дону имеется экспозиция, посвящённая «Колхиде», точнее, революционному этапу её биографии. Там выставлена большая модель величавой морской красавицы и некоторые предметы яхтенного обихода. Перечислять их мы не будем.

Лучше давайте напоследок снова подумаем о поразительной схожести людских и корабельных судеб и решим, нужна ли нам вечная память о них.

РОСТОВСКИЙ «АМЕРИКАНЕЦ»

Обо всех ростовских мостах, перекинутых через Дон, можно написать большую отдельную книгу. Странно, но почему-то никто из местных краеведов пока не вдохновился такой целью. Хотя многочисленные и подробные описания жизни наших мостов в разных трудах существуют. Наверное, всё ещё впереди, потому как идея такой книги на самом деле хорошая.

Мосты - это полёт инженерной мысли, романтический порыв строительных усилий, индустриальная поэзия транспортных путей. Мосты - это движение, жизнь, история. Мосты - это мосты!

Поведаю лишь об одном из них. Коренные ростовчане зовут этот мост «американским», я же по-свойски стану именовать его «Американцем». Почему-то именно так и сразу зазвучало для меня его народное прозвище. Эй, «Американец»! Я расскажу о тебе, не возражаешь? Поехали!

Мост через столетие

Он самый старый из своих собратьев, сегодня действующих в городе. Об этом факте из нынешних граждан мало кто знает.

Если образно называть Дон водной артерией, а Ростовский порт именовать сердцем речных путей южно-российского региона, то разводной железнодорожный мост, по сути, будет являться аортальным клапаном данной транспортной системы! И этот «клапан» исправно работает уже более века, пропуская корабли к порту и отпуская их в дальние морские плавания.

9 мая 2017 года исполнилось ровно сто лет с момента торжественного открытия нового трёхпролётного двупутного разводного железнодорожного донского моста.

В день великой победы во Второй Мировой войне, веком позже свершений Великой Октябрьской социалистической революции, ростовский мост в железном здравии и в почти неизменной классической форме отметил свой столетний юбилей. Здесь нужно сделать несколько уточнений, но позже, извините, чуточку позже.

Величие нашего ростовского «Американца» подтверждено ещё одним фактом. В момент своего открытия он стал первым разводным мостом подобного типа, построенным в России! Представим, сколько повидал этот мост на своём веку! Причём обратим внимание на то, что, говоря здесь о его возрасте, мы точно соблюдаем хронометраж истории. Круглая дата. Век. Сто лет!

История. Её принято называть Великой, Священной, Героической, для неё придумано много высоких имён. Но мы ведь знаем, что история может быть тяжкой, страшной, жестокой и кровавой. Она разная. Давайте вспомним об этом ещё раз, заново оглядывая неподвластные времени пролёты нашего стального ростовского трудяги.

Летопись его непростая, как и последняя столетняя часть жизни всего Российского государства. Да. Она величественна, глубока, извилиста, но

одновременно, обыденна. Её ход похож на шумный плеск речных волн, эхом заблудившийся меж бетонных мостовых опор, по-разному звучащий в разные времена года.

Прислушаемся к изменчивому голосу донского течения, может быть, сегодня он прозвучит для нас с какими-то новыми, до сих пор неизвестными интонациями.

Предшественник

Первый разводной железнодорожный ростовский мост через Дон был построен и открыт 2 (14) июля 1875 года. Именно тогда впервые паровоз перетащил вагонный состав через Дон по разводному мосту в нашем городе. Не так давно, кажется. Всего три-четыре поколения. А какие перемены!!! Сколько всего произошло за этот мимолётный срок! Но не будем отвлекаться от главной темы. Пойдём дальше.

Мост стал заключительной частью строительства новой железнодорожной линии всероссийского значения Ростов – Владикавказ. В создании нового пути принимало участие около 17 000 человек - выходцев из среднерусских губерний и местных жителей.

Концессию на сооружение дороги получил инженер путей сообщения барон Рудольф Васильевич Штейнгель. Он и создал акционерное общество Ростово-Владикавказской железной дороги.

Путь протяженностью 652 версты (695 км) со всеми инженерными и гражданскими сооружениями был построен за три года, как и планировалось. Официальное открытие движения поездов состоялось в Ростове-на-Дону во время пуска в эксплуатацию разводного моста 2 июля 1875 года. Первым управляющим Ростово-Владикавказской железной дороги стал Владимир Михайлович Верховский. Позже, 25 декабря 1884 года дорога была переименована во Владикавказскую.

Всего за три года наёмный рабочий люд руками, без хитроумных механических приспособлений и сложной техники, при помощи лопат, заступов, деревянных тачек и конских подвод возвел насыпь по сложному, дикому ландшафту. Российские рабочие и инженеры-путейцы проложили по насыпи полотно - около семисот километров рельсов и шпал, построили мосты и тоннели, станции и депо, создали необходимую систему контроля и обслуживания новой железной дороги. Даже сегодня, в прогрессивные времена автоматизации труда, можно с гордостью восхищаться упорством, мастерством и умением наших предков, удивляться качеству и срокам их строителей.

Но вернёмся к мостам.

Предшественник «Американца» имел одну рельсовую колею и пять пролётов. Его длина над зеркалом воды под мостом, называемая сквозным отверстием моста, составляла 125 саженей, что равно 250 метрам. Средняя ферма являлась разводной частью и, вращаясь по горизонтали на опорном быке, установленном по ее центру, разворачивалась параллельно течению и берегам, строго перпендикулярно к оси моста. Зафиксированная в таком положении ферма открывала по фарватеру два узких прохода для пропуска речных судов. Из-за такой конструкции при частой погодной смене силы течения и уровня воды в Дону проводка кораблей осложнялась. Нередко случались столкновения судов с каменными опорами. Поэтому в 1879 году по инициативе Донского гирлового комитета для помощи в проходе была построена специальная спусковая баржа. В течение всей навигации баржа стояла на якорях напротив судоходного пролёта выше по течению, с неё проходящим кораблям подавали перлины (морские тросы), а затем с помощью паровой лебёдки судно аккуратно затягивалось вверх, либо спускалось вниз по течению.

Кое-кто из нынешних историков говорит о двух баржах, выше и ниже моста, но лично я склонен думать, что было всего одно вспомогательное судно - то, что

становилось выше по течению Дона. Баржа крепилась с носа якорями ко дну реки, а с кормы швартовалась цепями к мостовому быку. Особенно рисковали столкнуться с опорами те суда, что спускались вниз по течению, поэтому, при необходимости, они бортом подходили к спусковой барже, закрепляли страховочный такелаж, и затем с предосторожностью, медленно миновали опасный проход. Редкие капитаны-смельчаки рисковали проходить вниз по течению без помощи спусковой баржи, особенно в ветреную погоду и по большой воде при сильном и нестабильном течении. К примеру, только в 1913 году, по судовым статистическим отчётам тех времён, «спусковой баржею воспользовалось 3607 судов, прошедших вниз по течению, а также 6 судов, прошедших вверх против течения, причём последние были протянуты паровой лебёдкой и ручными шпильями. Кроме того, средствами спусковой баржи снято наваленных течением на носовые цепи баржи 2 судна и вытащено увлеченное течением под мост 1 судно».

Баржа для лучшей заметности красилась в белый цвет, белыми были и мостовые быки разводного пролёта, ночью они освещались фонарями. На барже с наступлением сумерек тоже зажигали керосино-калильный фонарь мощностью в 750 свечей, а на её мачте, на протяжении всех суток висели сигнальные шары и флаги, оповещавшие суда об изменениях водного режима. Капитан спусковой баржи выполнял ответственную работу: руководил судовым движением, регулировал его очерёдность.

Катастрофа

Это случилось в ночь с 24 на 25 января 1915 года. Накануне выше по Дону наступила кратковременная оттепель, она переполнила водой речное русло. Подул сильный верховой ветер и, несмотря на вновь установившийся мороз, взломал ледяной панцирь. Начался ледоход.

Ожившие торосы устремились вниз по течению, срывая с якорей и швартов спящие суда, зимовавшие у причальной линии ростовской набережной, увлекая их к сведённому на зиму железнодорожному мосту. Первые два судна - паровая баржа и пароход «Пётр» разорвали палубными надстройками нижний пояс мостовой фермы и, затёртые льдинами, двинулись дальше.

Следующая паровая баржа, встав поперёк течения, застряла под мостом. Она упёрлась носом в каменную опору, мачтой зацепилась за ферму, а кормой вклинилась в нагромождение льда. Рядом, как раз напротив разводного пролёта, в плену ледяного хаоса оказался пароход-ледорез «Фанагория». Ещё 11 судов, многочисленные лодки, сорванные со свай деревянные пристани и причалы разбросало по Дону как попало, завалило ледяной кашей.

Мост был тотчас же перекрыт. Поезда остановили своё движение. В служебных комнатах Ростовского вокзала управляющий дорогой Э.Б. Войновский-Кригер созвал экстренное совещание путейцев. Уже к утру был определён характер повреждения мостовых ферм и выработан план восстановительных работ. Изготовление новых металлических конструкций, их установку после демонтажа повреждённых участков проводили Главные ростовские мастерские. На 12-градусном морозе, при резком ветре первоочередные ремонтные работы были выполнены в течение 37 часов. Уже к вечеру 26 января движение поездов восстановилось. Судьба пленённых кораблей была суровее. Их удалось выволить только весной.

На смену старому

Проектировал и строил первый разводной мост российский инженер путей сообщения Эраст Михайлович Зубов. Поезда, следовавшие в Ростов и обратно по единственному рельсовому пути, преодолевали также небольшой мост через реку Темерник, впадавшую в Дон поблизости от железной дороги.

Детище Зубова было для своего времени передовым словом в российском мостостроении. Уже тогда, с развитием капитализма, промышленный прогресс

начинал набирать свой стремительный разбег, требуя новых объёмов, темпов и территорий. Поэтому для такого разбега через два десятка лет Ростову стало катастрофически не хватать однопутного, тесного и в железнодорожном, и в водно-транспортном отношении моста. После пуска Новороссийской железнодорожной линии и открытия промышленно-транспортного пути к Волге и Каспийскому морю предшественнику «Американца» потребовалась полная замена, так как реконструировать однопутный мост при соблюдении высокой транспортной нагрузки на него было практически невозможно.

Первый «Американец»

Интрига и двусмысленность этого подзаголовка в полной мере раскроется чуть позже. А пока мы узнаем, в чём же было истинное первенство нашего нового моста.

Как говорилось вначале, новый трёхпролётный двухпутный разводной железнодорожный мост строился с 1912 по 1917 год. При оценке сроков его возведения нужно не забыть о том, что 1-го августа 1914 года Россия вступила в Первую мировую войну (1914-1918 гг.). Сдан был мост 9 мая 1917 года, за полгода до свершения Великой Октябрьской социалистической революции и начала кровопролитной Гражданской войны. И если положительный вывод всё же уместен при оценке той исторической ситуации, то Ростову-на-Дону, конечно, повезло с появлением современного моста. Как говорится, успели, слава богу!

Но давайте подробнее и по порядку.

Сегодня можно иногда натолкнуться на мнение некоторых любителей вспомнить прошлое о том, что наш мост чуть ли не целиком был доставлен из Америки, а потому и прозван в народе «Американцем». Ничуть не бывало. Проект моста был разработан и воплощён в жизнь профессором С.И. Белзецким при участии профессора Н.А. Белелюбского – крупнейшего учёного-мостостроителя, а также профессора Г.П. Перидерия. Испытывая гордость за

детище отечественного «Мостостроя», уместнее было бы назвать этот мост, например, «Профессорским». Он был первым в России разводным мостом вертикально-подъемной системы. А отношение к Америке имел только косвенное, потому что система разводки моста была запатентована американским инженером Гунтером у себя на родине, где и применялась раньше, чем в России.

Обратите внимание, что все металлические конструкции «Американца» были изготовлены в России, в цехах знаменитых отечественных Малыцовских заводов.

Сам подъёмный механизм был заказан в Северной Америке. Для надзора за выполнением заказа и для приёмки на заводе-изготовителе готовых узлов в конце 1915 года из Ростова-на-Дону за океан был командирован инженер П.С. Янушевский, помощник начальника службы тяги Владикавказской дороги (впоследствии — начальник этой службы). Наблюдение за сборкой подъёмника на месте установки в Ростове-на-Дону осуществлял по договору сам автор проекта - американский инженер Гунтер.

Говорят ещё, что лифтовые системы моста сделаны по чертежам знаменитого архитектора, создателя парижской башни, но утверждать наверняка это может только то патентное бюро, в котором Александр Гюстав Эйфель патентовал свои изобретения.

Следует рассказать, что этот талантливый француз в 1887 году чуть было не принял участие в проектировании Волго-Донского водного соединения, хотя тогда уже занимался возведением своего детища – Эйфелевой башни, построенной в 1889 году к Всемирной выставке в Париже. Самый прогрессивный и уважаемый в истории Ростова-на-Дону городской голова Андрей Матвеевич Байков, пользуясь личным знакомством с Леоном Дрю, предпринимателем и организатором разного рода проектов, исхлопотал для Дрю и россиянина Максимова разрешение Министерства путей сообщения на проведение изысканий. Французский вариант Волго-Донского проекта был

представлен Леоном Дрю российскому правительству в 1887 году, а для его развития и был приглашён Эйфель.

К сожалению, дальнейшее сотрудничество городской Думы, Донского гирлового комитета, его председателя, городского головы А.М. Байкова с французскими инженерами не состоялось по ряду внешних и внутренних причин. Андрей Матвеевич неожиданно умер в 1889 году, а проект заморозили. Однако небольшой след архитектора-француза Эйфеля в Ростове-на-Дону всё-таки остался - в лифтовых конструкциях «Американского» железнодорожного моста.

Разводная его часть представляла собой ферму пролетом 62 метра, весом 729 тонн, поднимавшуюся за 75 секунд на высоту 38,8 метра с помощью электромоторов и противовесов посредством канатов, составленных из стальных проволок и пеньковой сердцевины, с применением блоков диаметром 3,5 метра, устроенных на двух высоких башнях.

Новый мост возвели примерно на 40-50 метров ниже старого по течению реки. Подъёмные механизмы приводились в действие электрической энергией, поступающей к мосту от собственной автономной дизель-генераторной станции, построенной тут же, рядом с левобережной Заречной улицей.

Повторимся. Признано всеми, что наш мост через Дон, сооружённый в 1917 году, стал первым в России мостом с разводной частью вертикально-подъёмной конструкции. Говорят, будто первым он был и в Европе, но мне, как ростовчанину, для гордости достаточно и одного российского пьедестала.

Старый разводной - однопутный мост инженера Зубова после окончания Гражданской войны, в 20-е годы прошлого столетия, был демонтирован. Основную часть его конструкций использовали при строительстве железной дороги Сочи-Адлер. Но некоторые металлические элементы провалялись на берегах Дона ещё очень долго, напоминая ростовчанам клёпаными соединениями проржавевших деталей и о связи времён, и о бренности всего сущего одновременно.

Именно в Гражданскую войну «Американца» впервые чуть было не разрушили. Но дело тогда обошлось «малой кровью» благодаря одному единственному человеку. Этот исторический эпизод настолько интересен, что я решил обратить на него отдельное внимание.

Кровавые берега

Антон Иванович Деникин – царский генерал, русский военачальник, политический и общественный деятель, литератор, один из руководителей Белого движения, в своих «Очерках русской смуты» писал о Добровольческой армии, командующим которой являлся: «Четыре года войны и кошмар революции не прошли бесследно. Они обнажили людей от внешних культурных покровов и довели до высокого напряжения все их низменные стороны».

Эти слова были справедливы как для белых, так и для красных – участников жестокой и кровавой Гражданской войны.

Страшными были те времена для простых обывателей. Их «за сочувствие» мучили и убивали обе непримиримые стороны. Звериная жестокость выглядела природным естеством по сравнению с взаимной ненавистью, массовыми казнями, садистской извращённостью пыток одних соплеменников другими. Грабежи и издевательства над мирными людьми были привычными способами устрашения и приведения населения к повиновению. В Гражданской войне не было правых и виноватых, не было победивших и побеждённых. Так об этом можно говорить сегодня, сейчас, когда время позволило нам оценивать прошлое и свысока смотреть на давно минувшие события.

А тогда, в смутную пору, кровью красилась вода в Дону, кровавыми были и его берега. Только разводной мост продолжал стоять над рекой, соблюдая свой стальной нейтралитет, переправляя поезда и пропуская корабли, независимо от цвета их флагов. Мост был нужен всем.

И вот однажды, в самом начале января 1920 года, с правого берега по мосту переправился бронепоезд «Генерал Корнилов» - он прикрывал отступление из Ростова Добровольческой белой армии. Первая конная армия красного командарма Будённого, захватив городские окраины, яростно наседала на белогвардейцев с северо-запада, превращая их отступление в суматошное бегство.

Шумно выдыхая белые облака на январском морозе, бронированный состав остановился на левом берегу у крайней мостовой опоры. По насыпи, рядом с вагонами, забегали солдаты подрывной команды. Сквозь шипение пара и лязганье сцепок слышались отрывистые команды. Офицер на ходу спрыгнул с паровозной подножки, не дожидаясь полной остановки бронепоезда. Спустился по склону. Прошёлся быстрым шагом до двери дизель-генераторной станции, толкнул её плечом, скользнув подошвой сапога по наледи перед порогом, вошёл в дежурное помещение. Огляделся, подслеповато прищурившись, привыкая к полумраку после наружного света. От жаркой чугунной печки, укреплённой в углу помещения, подальше от машин, навстречу вошедшему торопливо поднялся пожилой человек в старых валенках и промасленной робе. Как положено, вытянулся и глянул в глаза военному с покорной готовностью слушать и выполнять приказы.

Офицер, осматривая сумрачное пространство машинного зала, куда через закопчённые и покрытые снаружи морозной росписью окна наклонными полосами падал слабый дневной свет, торопливо бросил:

- Эй! Как тебя?

- Дежурный смены, старший электромеханик Рыбаков Иван Ефимович, ваше благородие, - чётко доложил о себе человек в валенках.

Голос его гулким эхом отразился от высокого потолка и кирпичных стен, прозвучав неестественно громко. Офицер слегка поморщился.

- Слушай меня, ты, Иван Ефимович. Сейчас мы твою богадельню будем взрывать к чёртовой матери, и разводную ферму вместе с ней, чтобы

краснопузым не досталось. Покажешь, куда лучше заряды уложить, и марш домой! Давай быстрее, некогда нам. Соображаешь?

- Так точно, господин офицер. Стало быть, навсегда уходите?

- Ты что, морда, очумел? На «фонарь» просишься, сукин сын? Как навсегда? - Рука в вязанной из козьей шерсти перчатке приоткрыла дверь. - Эй, вахмистр. Ко мне. Верёвку захвати. Опять работа для тебя...

Электрик замахал руками, сорвал с головы шапку, склонился ниже к полу, быстро-быстро, со страхом заговорил.

- Ваше благородие! Не то. Не то я ляпнул, дурак. Я ж... как лучше. Есть способ, есть. Взрывать – целый день уйдёт, пока взрывчатку под мост заложишь, туда – сюда... Вернётесь, потом как, а? Ремонт давать, опять же?

- Ты что хочешь? Не тяни время. Ну!

- Вот сюда. За мной прошу. Рядом тут, взгляните только. Здесь пульт управления подъёма и спуска моста. Вот это называется контроллер. А вот главная штука - барабан контроллера с контактами, без него встанет всё! Сниму его и вам отдам, второго такого во всей России не сыскать, в Америке только, под заказ... Пролёт разводной сейчас поднимем, застопорим, а без штуки этой не опустится он. Электричество на механизмы не пойдёт. Вернётесь, барабан на место вставим и заработает. Ей-богу! Ну, жизнью клянусь. Ведь красные шлёпнуть могут, если что. Мне-то отсюда всё равно деваться некуда!

- Всё! Тихо!

Офицер взмахом руки приказал рабочему замолчать, развернулся на каблуках, оглядывая генераторы и дизельные двигатели, сторонясь замасленных непонятных громоздких механизмов, медленно вышел наружу. Выкурил на морозе папиросу, прислушался к канонаде. Бросил окурок в снег, позвал старшего подрывной команды и коротко отдал распоряжения. Потом вернулся. Рыбаков, сгорбившись, ждал его у двери.

- Давай, Иван Ефимович, - белогвардеец отрешённо и без угрозы взглянул в глаза электрику, - командуй. Заводи свою шарманку. Ферму вверх. Контроллер разобрать, барабан ко мне на бронепоезд! Живи, старик. Ну, чего стоишь? Действуй!

Через день, 8 января 1920 года, конница Будённого захватила Ростов-на-Дону. Неделю праздновали красноармейцы свою победу над Добровольческой армией. Неделю вершился пролетарский суд над «недорезанными буржуями» и «контрой». Неделю карательные отряды красных вспоминали бежкам расстрелянных красногвардейцев и повешенных на Большой Садовой рабочих. Сильно вспоминали, сами вешали и расстреливали. Мстили с куражом и со вкусом. Склады Ростова и Нахичевани были набиты продовольствием! По словам очевидца событий - личного секретаря В.И. Ленина Фотиевой, «грабежи и насилия продолжались, пока было что грабить, а закончились, когда была изнасилована последняя женщина и выпита последняя бутылка». Неделю не могли оторваться победители от отданного им на потребу города, два года считавшегося белым. Наступление остановилось само собой.

Первыми очнулись чекисты. Перебравшись по льду через Дон мимо поднятого моста, вооружённая группа людей в кожанках ввалилась в здание дизель-генераторной станции. Навстречу им от жаркой чугунной печки поднялась всё та же фигура в старых валенках и промасленной робе.

- Что, сука, сидишь? Ты поднял мост? К стенке становись, гад!

Запахом свежей крови и устоявшимся недельным перегаром дохнула смерть в лицо Рыбакова. Недавно уже дышала она на него дымком папироски и ароматом офицерского одеколона, но от этого не казалась слаще.

- Я поднял, товарищи, я...

- Ну и кранты тебе, дед!

- А опускать кто будет?

- А? Чего?

- Опускать, спрашиваю, сами будете?

- ??? Ты, сволочь, нас не путай. Толком говори!
- Я и говорю. Можно починить. Дело поправимое.
- Так... чини давай! А как? Деталь где? Беяки же забрали!
- Забрали. Сам грузил. Только, барабан-то они с собой увезли, а альбом электрических схем управления здесь остался. А барабан и сделать можно. Не в Америку же за ним ездить.
- А делать-то из чего? Материал какой? Где возьмём?
- Бревно дубовое дайте и меди листовой.

За два дня ростовский самородок, умелец-золотые руки выточил из бревна новый барабан, согласно схеме установил на нём медные контактные пластины, собрал заново контроллер и опустил разводную ферму. Мост заработал. 17 января по нему в сторону Батайска прошёл бронепоезд «Красный Герой».

В конце февраля белые вновь на три дня захватили Ростов, и затем были выбиты из него уже безвозвратно. Но во время тех боёв мост не пострадал. Почему, неизвестно. Наверное, потому что у «Американца» всё же есть своя судьба и на ней ему было написано: выжить, чтобы честно служить людям до новых испытаний, выпавших на долю их многострадального отечества.

Конец первого «Американца»

Новый разводной мост простоял с 1917 года до начала Великой Отечественной войны. Простоял всего двадцать четыре года. 21 ноября 1941-го, накануне первого отступления наших войск из Ростова-на-Дону, он был взорван.

С началом боевых действий, в первые месяцы войны, очень быстро, в сроки, называемые в мирное время рекордными, рядом с разводным мостом построили ещё один – литерный железнодорожный мост. Изучив массу источников, я так и не смог определить точное месторасположение литерного моста. Однако, следуя логике, он, видимо, возводился с использованием или в непосредственной близости от сохранившихся старых опор самого первого,

Зубовского разводного моста, демонтированного в 20-е годы. Литерный не был разводным, он имел множество дополнительных свайных опор и большое количество ферм с низким расположением пролётных строений. Поэтому проход крупнотоннажных кораблей от Азовского моря к Ростову-на-Дону вверх по Дону и обратно практически прекратился. Тем более что основная часть больших речных судов пострадала от бомбёжек в начале немецкого наступления, поэтому железнодорожный транспорт имел стратегический приоритет.

Построенный по особому заданию, литерный однопутный неразводной мост, загромождавший реку, однако принёс ощутимую пользу во время отступления наших войск и эвакуации из города мирного населения. Он был взорван советскими сапёрами одновременно с капитальным разводным мостом.

Ночью 21 ноября 1941 года настал конец нашего первого ростовского «Американца».

Мощные фугасные заряды разрушили его левобережную арочную ферму, вместе с подъёмной башней и противовесом она рухнула в реку. Подъёмная (разводная) ферма при взрыве соскочила с быка своим южным краем и повисла над водой, зацепившись за опору высоким верхним поясом. Частично были обрушены быки и железобетонные пролётные балки со стороны Батайска. Меньше пострадала от взрыва арочная ферма с северной, ростовской стороны.

Через неделю, 29 ноября, советские войска первый раз освободили Ростов. Временный литерный мост был отремонтирован уже 5 декабря. Сразу стали восстанавливать и «Американца».

Нужно было поднять из речного русла 1600 тонн металлоконструкций, разобрать и вновь забетонировать каменную кладку опор, установить промежуточные вспомогательные опоры и малые пролётные строения вместо разрушенного арочного пролёта. 729 тонн весила разводная, соскочившая с

одной опоры, ферма, требовалось решить задачу по её установке на прежнее место. Понадобилось устранить повреждения и правобережного арочного пролёта. Работы шли под постоянными налётами фашистских бомбардировщиков и оказались напрасными, так как 24 июля 1942 года немцы вновь оккупировали Ростов-на-Дону. Всё это время поезда передвигались через реку по двум однопутным литерным мостам. Второй был построен напротив ближайшего городка Аксая.

Обыкновенный подвиг

Зима с 1941 на 1942 год была суровой и затяжной. Ледоход весной 1942 года прошёл только в начале мая, 3-5 числа. Наступал сильный паводок, и угроза разрушения литерного моста была очевидна. Ледокол «Фанагория», геройское судно, достойное отдельного рассказа о своей судьбе в рамках отдельной книги, перед началом ледохода стал ломать ледяной панцирь в средней части донского русла - от станции Гниловской до Аксая. По крупным льдинам с берега стреляли миномёты.

Паводковые воды могли подняться выше мостовых ферм, что грозило мосту крушением. Было принято ещё одно смелое решение.

Осуществление этой военно-инженерной операции можно, без сомнения, считать подвигом. Его всего за восемь часов совершили ремонтники железной дороги и специалисты мостоотряда № 5 - в сложнейших боевых и погодных условиях.

Под фермы моста на каждую опору было установлено по четыре домкрата. Используя их одновременно, все пролётные строения мостовики подняли на 38 сантиметров. Также были устроены специальные уклоны, чтобы поезда могли взбираться на приподнятый мост и съезжать с него. Паводок, достигший в том

году своего максимального уровня 16 мая, не смог причинить вреда литерному мосту.

18 июля очередная массированная фашистская бомбёжка уничтожила южную окраину станции Ростов–Главный и вывела из строя литерный мост. 21 июля неприятель разрушил и второй литерный, под Аксаем. 24 числа советские войска вновь оставили Ростов-на-Дону.

Освобождение

14 февраля 1943 года наш город был вновь освобождён. Накануне, перед отступлением фашистов, литерный мост, снова проложенный немцами, был разрушен советской авиацией и артиллерией. К концу марта сапёры Красной Армии, мостостроители и железнодорожники снова восстановили литерный однопутный мост через Дон рядом с разрушенным почти до основания «Американцем».

На его опорах в 1945 году на смену временному был пущен новый капитальный двухпутный мост. Но он не был разводным, а потому препятствовал судоходству, ограничивая крупнотоннажным судам проход от моря вверх по реке.

Второе рождение «Американца»

Лишь в 1952 году, перед открытием нового судоходного Волго-Донского канала, в эксплуатацию был сдан третий по счёту разводной ростовский мост. Построен он был не на основаниях своего ближайшего «американского» предшественника, а на старинных, усовершенствованных и укреплённых опорах самого первого, «зубовского» разводного моста 1875 года.

Конструктивно новый «Американец» повторяет облик своего дореволюционного тёзки, хотя внешние очертания его заметно изменились. Сверху, между подъёмными башнями, добавилась новая громоздкая деталь –

усиленная перекладина для дополнительной прочности, а также для прокладки силовых кабелей и линии связи.

Сравнивая по фотографиям внешний вид обоих «Американцев», можно признать, что старый мост имел более утончённые, ажурные классические формы. Ничего не поделаешь, в годы первых послевоенных пятилеток было не до красоты. Но строили тогда на совесть, потому и сегодня наш ростовский трудяга исправно служит людям.

Этот «парень», между прочим, продолжает оставаться объектом стратегического значения. Изучая в сети всевозможные форумы, я обнаружил читательский интерес к расписанию его «разводки». Могу успокоить любознательных читателей. Не трудитесь. Порядок подъёма и спуска моста, время проводки под ним судов – информация только для служебного пользования. Распорядок работы моста зависит от множества причин и контролируется компетентными органами. Но если вы всё-таки захотите увидеть его разводку, займите место на берегу, где-нибудь неподалёку. И если вам достанет терпения, два или три раза за одни сутки вы сможете увидеть, как вверх, будто сто лет назад, поднимается разводная ферма, и караван судов, встав в очередь на донском фарватере, старается миновать её поскорее.

И ещё один небольшой секрет от американского инженера Гунтера. На верхушках разводных башен инородными телами укрепились непрезентабельные серые домики. Там расположены механизмы ручного действия. Дюжина человек, по шесть на каждую сторону, в экстренной ситуации способна поднять и опустить разводную ферму, объединив только мышечные усилия.

И вот о чём напоследок.

Метрах в пятидесяти от моста, ниже по течению, в воде стоят мощные опоры того, первого «Американца». Конечно, они мешают спокойному корабельному ходу. Но их не убирают. Как вы думаете, почему?

От автора

Я специально не стану публиковать список использованной литературы. Уж очень многими источниками пришлось мне воспользоваться. Они часто повторяли и изредка дополняли друг друга. Многие труды базировались на информации, взятой из более ранних документов, на основании записей иных многочисленных авторов.

Собрав в единое целое разные факты, я попытался составить интересный рассказ о старинной достопримечательности нашего города. Спасибо всем, кто интересовался когда-либо историей ростовского «Американца».

КУДА УХОДЯТ БАРКЕНТИНЫ?

(Легендарные парусники Ростова-на-Дону)

Баркентина, или ихуна-барк, морское трёх-пятимачтовое парусное судно с прямыми парусами на передней фок-мачте и косыми на остальных.

Такое парусное вооружение проще в эксплуатации и требует меньшей численности экипажа. Оно характерно для конца эпохи парусного кораблестроения, когда паровая тяга двигателей уже стала заменять судам энергию движения свободных воздушных потоков.

Ростов-на-Дону в разные времена обладал тремя парусниками подобного класса. Каждый из них имел замечательную трудовую историю и, что характерно, всероссийскую известность. Считайте это уникальным стечением обстоятельств, но каждый из этих кораблей оставлял свой яркий след в отечественном кинематографе. «Киношные» страницы в жизнеописании наших персонажей нельзя назвать основными, хотя стоит признать, что о судьбах ростовских баркентин можно снять, по крайней мере, одно общее большое и интересное кино. Посмотрим. Может, наш рассказ и вдохновит какого-нибудь популярного сценариста. Потом один из знаменитых

режиссёров захочет снять по этому сценарию фильм, а известный продюсер выдаст ему деньги. Так и появится замечательная кинолента о море, о парусах, о победах и лишениях, о падениях и взлётах, о жизни и смерти. И если создатели захотят назвать её «Куда уходят баркентины», мы возражать не будем.

БАРКЕНТИНА «СВЯТОЙ ИППОЛИТ»

Ипполит Ильич Чайковский был младшим братом знаменитого русского композитора Петра Ильича Чайковского. Говорят, что музыкально одарённый Пётр в детстве охотней дружил со своим страшим братом Николаем и сестрой Сашенькой. Ипполит же отличался взрывным темпераментом и твёрдым нравом. Видимо, поэтому родители определили ему военное будущее и одиннадцати лет отроду, в сентябре 1854 года, отдали своего младшего на полный пансион и обучение в Морской кадетский корпус Санкт-Петербурга. Старшеклассники этого старейшего военно-морского учебного заведения России звались гардемаринами и по окончании Корпуса в звании мичманов отправлялись служить на флот, имея возможность стать блестящими морскими офицерами.

Обучаясь морскому делу, корабельный курсант, гардемарин Ипполит Чайковский плавал на парусниках «Выборг» и «Синоп», стажировался на кораблях Каспийской флотилии. Окончив Корпус, он участвовал в походе Балтийской эскадры русского флота под командованием адмирала Степана Степановича Лисовского весной 1863 года к берегам Северной Америки.

Эта замечательная военно-морская операция сегодня забыта незаслуженно. Тогда же она была примером выдержки и героизма русских моряков. Тактические и политические преференции, оказанные Россией Соединённым Штатам в их войне за независимость от Англии и Франции, были чётко обозначены присутствием русских военных кораблей у американских берегов.

Позже, в 1864 году, при отплытии российской эскадры домой, на прощальном обеде «северянин», мэр Бостона сказал: «Русская эскадра не привезла нам ни оружия, ни боевых снарядов для подавления восстания, но она принесла с собою более этого - чувство международного братства, своё нравственное содействие».

То была значительная победа дипломатического корпуса России, подкреплённая смелыми действиями её боевых кораблей.

После памятного похода Ипполит Чайковский два года плавал на фрегатах «Пересвет», «Дмитрий Донской» и корвете «Витязь». Ходил по Чёрному и Балтийскому морям, бывал в иностранных водах. Достоинно служил офицером Императорского русского военно-морского флота.

В 1867 году Чайковский переводится с военно-морской службы в Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) - крупнейшую российскую пароходную компанию, основанную в 1856 году. Здесь он командует гражданскими парусными судами и пароходами.

Как агент РОПиТа, в звании капитана второго ранга Ипполит Ильич проживает до 1883 года в Одессе. Там под его командой находится пароход, который проводит рейсы вдоль побережья Чёрного моря от Одессы, до Батума.

С 1883 по 1894 год Ипполит Ильич находится в Таганроге, и там в его жизни открываются самые интересные и нужные для нас страницы.

В Таганроге он, оставаясь служащим РОПиТа, получает звание капитана первого ранга. Это соответствует сухопутному званию полковника. Солидный пост и звание, предваряющее генеральский чин, составляют Чайковскому значительный вес в городском обществе. Высокие человеческие качества и военные флотские заслуги приносят ему уважение сограждан.

Морской офицер уделяет большое внимание и отдаёт много сил воспитанию и образованию молодёжи. На протяжении почти всей жизни он будет заниматься этим подвижничеством.

Ипполит Ильич становится старостой гимназической церкви при Таганрогской мужской гимназии. Это почётная и ответственная должность, напрямую связанная с духовным воспитанием гимназистов. Также пост старосты предполагает как благотворительность, так и хозяйственное попечительство.

В апреле 1887 года Чайковский увольняется от флотской службы по домашним обстоятельствам в чине капитана I ранга с правом ношения мундира и пенсией по положению. Уйдя с флота, он занимает в РОПиТе береговые должности и становится членом его Правления. Всего Ипполит Петрович служит в Русском обществе пароходства и торговли 35 лет (1878–1913), а во флоте – 51 год.

Девять лет, с 1885 по 1894 год, до перевода из Таганрога в Санкт-Петербург, Чайковский является членом, а затем председателем Комитета по заведыванию Таганрогскими Мореходными классами.

В этом месте наш рассказ становится вплотную, борт о борт, с темой трилогии о Ростовских баркентинах. И мы начинаем говорить о первой из них, появившейся на свет под именем «Святой Ипполит».

Многим бывает интересна суть, заложенная в названии корабля. Она, как и история человеческого имени, может рассказать о многом.

Православные христиане знали римского святого Ипполита в первую очередь как автора знаменитого «Слова о Христе и антихристе», пользовавшегося необычайной популярностью у русского читателя. На Руси святой Ипполит почитается как один из раннехристианских мучеников, обличитель ересей и проповедник строгости нравов среди клириков и мирян.

Однако мне почему-то кажется, что название нашей баркентины напрямую связано лишь с именем инициатора её создания.

Давайте не спеша рассмотрим эту историю.

Начиная с 70-х годов XIX века на Дону и в Приазовье стали появляться первые учебные заведения водного транспорта. И пальма первенства здесь принадлежит Таганрогу, где первая Мореходная школа с трёхлетним обучением открылась в 1874 году. Потом она преобразовалась в Мореходные классы, а в 1902 году снова стала Мореходной школой.

В ноябре 1876 года, через пару лет после открытия мореходки в Таганроге, такое же событие произошло и в Ростове-на-Дону: по предложению Комитета донских гирл, поддержанному городской Думой, открылись Мореходные классы – первое среднее специальное учебное заведение будущей столицы южного края.

Уже в 1877 году, всего годом позже, чем в Ростове, в станице Аксайской появляются ещё одни Мореходные классы. Они расположены на территории Всевеликого войска Донского, в отличие от Ростова-на-Дону и Таганрога. Оба этих города, как и Нахичевань-на-Дону с Азовом, до 1888 года относились к Екатеринославской губернии.

В 1920 году, при новой советской власти Таганрогские Мореходные классы переименовываются в Рабочий техникум водного транспорта, который соединяется со своим ростовским тезкой в 1924 году. Туда же, в Ростов-на-Дону, переводят и «Святого Ипполита», ставшего с приходом большевиков сначала «Ипполитом Чайковским», а потом и просто «Ипполитом».

Но нет. Мы не забыли открыть историю строительства этого судна, а просто немного отвлеклись. Вот теперь – самое время для продолжения рассказа.

Созданию парусника сопутствовала интрига, основанная на разнице взглядов и мнений. Объясню подробно.

Должность старшего учителя и заведующего Таганрогскими Мореходными классами занимал в самом начале их создания подпоручик флотских штурманов Ключев. Со временем его сменил сведущий моряк, автор печатного

руководства для мореходов под названием «Навигации» некто Лукин – человек, преданный своему делу, имеющий свое суждение. Но, как говорили современники: *«...таковыя качества не всегда уживаются съ людьми, имеющими вліяніе»*.

Между Лукиным и Чайковским возникло противостояние. Ипполит Ильич был избран председателем Комитета по заведыванию Таганрогскими Мореходными классами. Человек деятельный, влиятельный, импульсивный, он имел свои взгляды на то, как должно развиваться подопечное ему учебное заведение. Видимо, не считая нужным советоваться и искать общий язык с непосредственным руководителем Классов Лукиным, Чайковский, используя собственные рычаги, самостоятельно приступил к строительству учебной баркентины.

Новый парусник был полноценным судном своего класса и служил как для каботажных, так и для дальних морских и океанских плаваний. Попутно с учебными задачами «Св. Ипполит» мог выполнять коммерческие подряды по перевозке любых грузов.

Но основной идеей оснащения Мореходных классов собственным кораблём была, конечно, та, что юные моряки обязательно должны проходить практическое обучение под парусами, вырабатывать необходимые физические навыки, тренировать волю, смелость и силу духа.

Все эти высокие цели для воплощения обязаны были иметь под собой материальную основу. Чайковский, пользуясь популярностью и признанием общества, развернул, как сейчас говорят, масштабную благотворительную кампанию.

Он осуществлял займы у таганрогских предпринимателей в счёт будущих фрахтов судна, собирал пожертвования, проводил с той же целью благотворительные балы и гуляния, так популярные в те времена. Ему удалось исходатайствовать право на получение строительных дубов из казённых, государственных лесничеств. В итоге брату знаменитого композитора и

завязтому мореходу, кроме строительных материалов, удалось собрать тридцать тысяч рублей - сумму великую по тем временам..

Раз уж других сведений не отыскалось, то предположу, что наш корабль был заложен на одной из судостроительных верфей Таганрога, а не заказан, как тогда иногда случалось, где-нибудь в Прибалтике, Голландии или Англии.

30 мая 1893 года состоялся торжественный спуск на воду, освящение и отправка в плавание «Святого Ипполита». Хочется надеяться, что при этом громком и торжественном событии, где на разные хвалебные лады упоминалось название нового парусника, скромность Ипполита Ильича Чайковского не пострадала.

Но точно пострадала гордая позиция заведующего Морскими классами Лукина. Этот достойный человек отказывался принять судно на баланс своего учебного заведения. Отдавать долги за постройку парусника было делом непосильным, и такой «подарок» сильно смахивал на троянского коня. Бюджет Мореходных классов мог не выдержать оплаты и содержания судна. К тому же Лукин громко высказывался о том, что на сооружение «Святого Ипполита» по незнанию было затрачено больше средств, чем оно того стоило.

При такой разнице во мнениях обычно побеждает тот, кто имеет большее влияние в обществе. Чайковский смог добиться отставки Лукина, преемниками которого позже в разные годы стали Руссетский, Черепанов и Кондо. Сам Лукин, пользовавшийся доброй славой среди горожан, вызвав всеобщее сочувствие, получил прекрасное место в Земельном банке и скорее, даже кое- что дополнительно приобрёл для себя в материальном плане.

Мореходные классы приняли судно. Однако к чести Ипполита Ильича, он не оставил открытым вопрос об устройстве своего парусного тёзки. Он провёл ещё одну благотворительную кампанию, где поставленные перед фактом невозврата денег кредиторы снова были вынуждены добровольно в благотворительных целях отказаться от взимания долгов.

«Ипполит» прожил долгую трудовую жизнь. Это была прекрасная трёхмачтовая баркентина, и её технические параметры я, не теряя духа времени, изложу в архаичных величинах: длина - 100 футов, ширина - 25 футов и 8 дюймов. Баркентина брала максимальный груз в 15 000 пудов, погружаясь всего на 7 футов и 7 дюймов, что давало ей возможность двигаться по неглубоким рекам.

Первый свой рейс в Новороссийск «Св. Ипполит» совершил, имея в трюмах максимальное количество каменного угля. В день его торжественного освещения в Таганрог пришла телеграмма о том, что Общество поощрения русского мореходства присвоило И.И. Чайковскому золотую медаль.

Пролетели над донской землёй революционные штормы. «Ипполит» перешёл из Таганрога в Ростов-на-Дону. Под его парусами закалились сотни морских характеров, прошли флотскую науку, кроме ростовчан, курсанты из Одессы, Астрахани и Баку.

И, наверное, именно с лёгкой руки «Св. Ипполита» ростовские баркентины стали сниматься в кино.

Ещё в давние времена, как до революции, так и сразу после неё, русские кинематографисты использовали «Ипполит» почти во всех немых фильмах, где было необходимо иметь парусное судно. Позже известные приключенческие морские фильмы советских киностудий снимались в разные годы на ростовских учебных парусниках «Вега» и «Альфа».

С чем всё это связано - я не могу понять. Ведь и в царском российском флоте хватало парусников. Имелись они у разных морских учебных заведений в довоенные и последующие советские времена. Возможно, киношникам сначала просто понравились небольшая глубина Азовского моря, близость Крыма и южное радушие ростовчан. А в годы социализма в сердцах современных

деятелей искусства эхом отозвалась та давняя съёмочная привязанность дореволюционных русских кинематографистов к «Святому Ипполиту».

Судьбу первой ростовской баркентины не назовёшь ни счастливой, ни печальной. Она обыденна и проста. Некоторые пытаются приписать судну героическую гибель в первый год Великой Отечественной войны, но имеются другие, более достоверные, данные на этот счёт.

После нескольких лет на службе в ростовской мореходке парусник обветшал. Его ремонт сочли нецелесообразным. Морскому училищу предоставили более современные паровые и моторные суда. На смену старому «Ипполиту» в 1928 году из Ленинграда пришла баркентина «Вега», и он, забытый, как и всё старорежимное прошлое, побыв какое-то время плавучим складом, развалившись, затонул возле причальной стенки у окраины Ростовского порта примерно в 1932 году.

Старая баркентина «Ипполит» ненадолго пережила своего создателя и тезку. Судьба Ипполита Ильича Чайковского имела чем-то схожий с его кораблём конец. В 1894 году Чайковский перевёлся из Таганрога в Петербург. Служил агентом в петербургском отделении РОПиТ до 1900 года. Выйдя в отставку генерал-майором от адмиралтейства, он возглавил частную пароходную компанию «Надежда». Состоял членом городского комитета по народному образованию, а также был председателем попечительного комитета Училища дальнего плавания и судовых механиков имени Петра I (ныне Адмирала Макарова Государственная морская академия).

В 1915 году Ипполит Ильич переехал в Москву и поступил на службу в Правление Московско-Казанской железной дороги заведующим отделом улучшения быта рабочих и служащих.

В Москве он жил на Остоженке в Савеловском переулке, в доме, где находился штаб старейшего в Москве отряда бойскаутов из речного Яхт-клуба. Видимо, это случайное соседство и привело к дальнейшему сотрудничеству. В годы

Первой мировой войны Чайковский на общественных началах возглавил движение юных московских разведчиков-скаутов. Он был избран Председателем Московского общества содействия мальчикам-разведчикам

«Русский Скаут». В 1917 году, после Октябрьского переворота, И.И. Чайковский от скаутских дел отошел.

Скорее всего, от большевистских репрессий отставного царского генерал- майора всегда охраняло громкое имя и мировая известность его знаменитого на весь мир брата-композитора.

В 1919 году Ипполит Ильич переехал из Москвы в провинциальный Клин, где был назначен заведующим хозяйственной частью Дома-музея П.И. Чайковского. В 1922 году его сделали учёным секретарём музея. Он был ответственным за подготовку и издание дневников композитора.

Ипполит Ильич Чайковский умер в Клину в 1927 году в возрасте 84 лет. Незаметно и скромно он был похоронен на Демьяновском кладбище города.

Так закончилась история Ипполита - парусника и человека.

БАРКЕНТИНА «ВЕГА»

Это наша вторая по счёту знаменитая ростовская баркентина.

Однако мы уже привыкли к тому, что большинство местных кораблей, о которых говорится в этой книге, прежде чем сплести свои судьбы с жизнью донской столицы, имели отдельные предыстории, а пути, приведшие их к причалу Ростовского порта, оказывались зачастую, сложными, долгими и даже случайными.

Поэтому рассказ о «Вега» не будет выбиваться из общего ряда броскостью и оригинальностью сюжета. Он будет интересен нам как ещё одна быль, как маленькая повесть об обычном торговом судне, что станет позже учебным, потом прославится на всю страну благодаря кино, честно отслужит людям и погибнет, израненное войной, у кромки портового пирса.

«Таара».

Так звали «Вегу» раньше, и при рождении и ещё долго после. Корабли в те давние тревожные времена часто переименовывали. Люди, наверное, просто следовали революционным порывам новой эры, когда вообще переименовывалось всё и вся. Корабли были в общем-то ни при чём. Такие существовали веяния, такие формировались нравы.

Таара - мужское имя. Так финские и прибалтийские язычники звали одного из своих главных богов.

Судно строилось где-то в Прибалтике, отсюда и название. Вполне благозвучное и значительное для тех мест.

Вообще-то, за давностью лет информация о появлении парусника несколько стёрлась. Где-то между первым и вторым годом прошлого столетия то ли в латвийском (тогда лифляндском) местечке Кабли, то ли на эстонском острове Сааремаа в порту Аренсбург, что сегодня зовётся Кингисепп, произошло его строительство.

Говорят, что «Таару» строили по старинке: «на земле», «как раньше» и «как соседи делали», местные потомственные корабелы. По памяти и без бумажных чертежей, постоянно внося какие-то усовершенствования, эти умельцы, не сооружая верфей, прямо у воды создавали из дерева добротные мореходные суда. Их парусники ходили по всем морям и океанам по 40-50 лет, а иногда и дольше. «Таара» стал чуть ли не крупнейшим из них.

Его скелет, остов, шпангоуты и киль собирали из сортового дуба, на обшивку шла лучшая сосна. Оснастку и такелаж тоже изготавливали из местных, ходовых и проверенных материалов.

Конструктивной внешней особенностью судна стали бортовые люки для носовой и кормовой горизонтальной загрузки длинномерных грузов. После

погрузки люки крепились изнутри, конопатились и просмаливались снаружи, борта не теряли прочности.

Двигателя баркентина не имела и оставалась исключительно парусным судном. Там не было даже электрического освещения.

Чтобы не показаться себе профанами в корабельном деле, да ещё хотя бы из приличия и любопытства, познакомимся с техническими характеристиками

«Таары» - будущей «Веги»:

корпус – деревянный;

водоизмещение -1100 т;

грузоподъемность - 660 т; длина - 61

м;

ширина - 10,2 м; осадка -

4,2 м;

максимальная скорость -12-13 узлов;

план парусности - 15 парусов всего, в том числе 5 прямоугольных парусов, 10 косых парусов;

площадь парусов - 1055 -1200 кв.м.

Согласитесь, для тех времён это были достаточно солидные судовые параметры.

На всякий случай вспомним отличие баркентин от остальных парусников. Я не знаю, зачем нам может понадобиться подобная информация, ведь представительниц того класса сейчас практически не осталось в мире. Но если кому-то когда-нибудь во сне привидится летящий по морю корабль с мачтами, числом от трёх до пяти, с прямыми парусами на передней носовой фок-мачте и с косыми парусами на остальных, знайте, вам приснилась именно баркентина! Такое «оперение» было наиболее экономично и характерно для позднего парусного кораблестроения, которое, повинаясь прогрессу, закончило свой долгий путь в начале индустриального XIX века.

«Таара»-«Вега» имела три мачты, но была крупнее своих ростовских соплеменниц - трёхмачтовых «Ипполита» и «Альфы».

С рождения и до самого переломного в российской истории 1917 года, «Таара» плавала по белу свету от берегов Балтийского моря к разным городам и странам. Добротное судно радовало прибылью своего первого хозяина. Имени этого счастливчика мы не знаем, однако думаем, что и в его жизни, и в жизни его парусника всё было хорошо в те времена.

Но настал Великий октябрь. Революционеры-большевики отобрали у владельца его корабль. Кажется, словом «экспроприация» это тогда называлось. Новые хозяева определили «Таару» в Государственный торговый флот - «Госторгфлот». Он чуть позже стал называться Советским торговым флотом - «Совторгфлот». Портом приписки баркентины стал Петроград.

Во времена НЭПа, то есть когда большевики объявили о новой экономической политике и на время разрешили упразднённую ими же частную собственность, парусник обрёл ещё одного владельца - предпринимателя.

Однако советский климат мало способствовал росту частной собственности. В очередном коммерческом рейсе в каком-то голландском порту капитан, сославшись на маленький фрахт и безденежье, отказался выплатить деньги за работу одиннадцати российским наёмным матросам. Те обратились к советскому консулу. Случился скандал, прошла судебная тяжба. Процесс показал, что спорить с молодым социалистическим государством одинокому собственнику глупо и небезопасно. Судовладелец погорел, а судно вновь досталось народной власти. Словом «национализация», это, кажется, тогда называлось.

В декабре 1925 года «Таару» и ещё одну баркентину - «Маац» поставили на прикол в переименованном из Петрограда Ленинграде. Здесь потрёпанные и, по сути, ничейные суда в течение двух лет ожидали своей дальнейшей участи.

Шло время. Вопреки многому, молодое советское государство росло и развивалось. Революционный порыв не утихал. Создавалась промышленность, развивался транспорт. Для создания мощного торгового флота требовались свежие специалисты. Новые кадры нужно было обучать и воспитывать. К чести тогдашних государственных руководителей скажем, что они с полной ответственностью подходили к вопросу профессионального образования растущих строителей коммунизма вообще и молодых мореходов в частности. В 1927 году было решено переделать грузовую баркентину в учебное судно. Этот вопрос утрясали две организации с забавными, на сегодняшний взгляд, названиями: «Цутранпрос» и «Цумор». Так сокращённо именовались: Центральное управление просвещения на транспорте и Центральное управление морского транспорта.

Пока не стихли ведомственные разногласия, две неприкаянные, похожие друг на дружку неясной судьбой и незавидным обликом прибалтийские баркентины стояли на Васильевском острове в судоходном канале у Масляного Буяна. Так тогда назывался большой старинный питерский склад масляных и жировых продуктов. Ни канал, ни склад, не дожили до наших дней.

Наконец «Совторгфлот» продал «Таару» «Цутранпросу» за 4 тысячи рублей. С развалюхи «Мааца» для ремонта разрешили взять всё пригодное к работе оборудование. «Таара» стала принадлежать Ростовскому-на-Дону морскому техникуму. Будущему учебному судну к тому времени исполнилось уже 25 лет. Это средний возраст для деревянных парусников. Но, честно сказать, выглядела «Таара» тогда неприлично.

Корпус, выполненный из качественных древесных материалов, был совсем неплох, но это достоинство, увы, напрочь отрицал сиротский вид запущенного судна. На «Маац» без слёз вообще было невозможно смотреть.

К тому же наступила зима. Боцман прибывшей из Ростова-на-Дону команды взглянул на «Таару» с берега и помрачнел. Затем он перевёл хмурый взгляд на

притулившийся рядом беспризорный «Маац». Промозглый питерский ветер, путаясь в обрывках снастей, посвистывал презрительно и злобно. Вразнобой раскачивались на реях обледенелые парусные лохмотья. Как раз в эту минуту по осыпанному снежком швартову от баркентины на берег, переваливаясь на коротких лапках и оскальзываясь, не торопясь сошла серая корабельная крыса. Морской волк поднял воротник, плюнул, произвёл туловищем поворот оверштаг и убыл в обратном направлении.

Но молодой ростовский экипаж остался и приступил к делу. Ремонт вели хозяйственным способом. Это значит, как могли, и все своими руками. Выбивали средства и материалы, находили инструменты, нанимали безработных местных умельцев, в основном пожилых и стариков. Те ещё помнили парусное дело и могли настроить такелаж.

К лету 1928 года ростовчане всё-таки собрали из двух полуразрушенных судов один полноценный парусник. Постарались на славу. Баркентина помолодела, почувствовала, что нужна людям, снова стала жить их заботами и мечтами. Да! И ещё. Тогда она переименовалась.

Ну, не понравилось молодым советским атеистам имя древнего языческого бога Таара. Звёздное название «Вега» было ближе строителям новой эпохи. В созвездии Лиры в ночном небе над морем, направляясь к дальним берегам, могли они разглядеть яркую тёзку своей баркентины.

Судно прошло проверку и заново получило классность Морского судоходного регистра РСФСР. Также оно подтвердило свой статус и во французском международном бюро «Веритас». Теперь «Вега» могла брать на борт грузы от иностранных клиентов, страховавших свою собственность в зарубежных компаниях. Такие попутные фрахты удешевляли стоимость учебного рейса, а иногда и приносили прибыль мореходному учебному заведению, владеющему кораблём.

Часть трюмных площадей оборудовали под кубрики, и «Вега», при штатном экипаже в 38 человек, могла принять теперь для длительного плавания ещё 102 курсанта.

В августе 1928 года баркентина отправилась из Ленинграда в порт приписки - Ростов-на-Дону. Об этом путешествии написана книга «Вокруг Европы на «Веге»». Известен её автор - С. Ромм. Скорее всего, он просто однофамилец известного киносценариста и театрального режиссёра Михаила Ромма. Родственных связей между этими двумя людьми, как и полного имени автора книги, я не нашёл, имеется лишь единственный инициал писателя. Не отыскал я в свободном доступе и текста его произведения. На сайте одного московского антикварного книжного магазина книжка выставлена за десять тысяч рублей. И если бы целью моего исследования было создание романа, а не написание скромного рассказа о замечательном паруснике, я бы обязательно приобрёл это редкое издание. Сейчас же, за неимением других, более точных и полных данных, приходится как-то домысливать ситуацию.

На мой взгляд, дальнейшие события развивались так.

«Вега» вышла в открытое море. Неизвестно, был ли на её борту полный состав курсантов ростовской мореходки. «Ростовская мореходка» - это, кстати, упрощённое, принятое в обиходе название учебного заведения, неоднократно переименованного и живущего сейчас под именем «Институт водного транспорта имени Г.Я. Седова». Вполне возможно, что сотня практикантов выехала в Ленинград из Ростова, затем погрузилась на борт «Веги» и морем, пройдя практику, прибыла обратно на Дон. А может быть, штатный экипаж баркентины просто был усилен или доукомплектован каким-то количеством курсантов. Точного числа находившихся на борту людей в том плавании мы не знаем.

Известно, что походом командовал капитан Коновалов. В составе команды находились молодые мореходы, ставшие потом известными капитанами. Зиновьев и Самойлов, например, сами впоследствии командовали «Вегой». А

комсоргом того славного экипажа был Николай Лунин. Он в будущем стал знаменитым военным морским офицером. Командовал подводными лодками Щ-421 и К-21, торпедировал самый крупный фашистский линкор «Тирпиц» во время Великой Отечественной войны. Лунину, кроме остальных боевых наград за многие удачные боевые походы, было присвоено звание Героя Советского Союза. Во время Второй мировой войны выпускник Ростовской мореходки Николай Лунин имел звание капитана третьего ранга, после Победы знаменитый «седовец» продолжил службу и стал контр-адмиралом ВМФ СССР. Такие вот люди в своё время драили деревянную палубу «Веги».

Но тогда баркентина шла намеченным курсом из Ленинграда в Копенгаген, Гавр, Гибралтар, Алжир, Константинополь.

Наверное, только от названий этих городов у мальчишек в тельняшках захватывало дух.

В конце двадцатых железный занавес между капиталистическим и социалистическим миром был приподнят. Европейские страны начинали признавать молодое советское государство. Иностранные порты открывали российским кораблям свои причалы.

Почти четыре месяца «Вега» находилась в плавании. Её курсанты знакомились с иной жизнью, раздвигали рамки своего мировоззрения, закаляли характеры, становились мужчинами. То было хорошее время и замечательное плавание.

Только в конце навигации, перед зимним ледоставом, учебное судно вошло в акваторию Ростовского порта и отшвартовалось у гранитной причальной стенки.

С лета 1929 года, имея на борту курсантов Ростовского морского техникума, «Вега» начала ходить в учебные плавания. Её практической целью стали порты Крыма, Кавказа и Ближнего Востока. Учебно-производственное судно попутно перевозило грузы, зарабатывало деньги на собственное содержание и поддерживало финансовое положение своего бюджетного владельца. Одним из

её постоянных грузов был керосин в банках, удобно помещавшихся в небольших трюмах. Говорят, что позже и эти трюмы загрузили постоянным балластом, а свободные пространства переделали под кубрики и классы.

Так незаметно, в делах и заботах, наступил 1936 год. И – внимание – «Вега» стала киноактрисой! Да такой, что напрочь затмила всю киношную славу

«Ипполита» – своего звёздного предшественника в немом кинематографе. Вторая

ростовская баркентина сыграла роль корабля «Дункан» в полнометражном звуковом фильме «Дети капитана Гранта», снятом киностудией «Мосфильм».

Эта лента вошла в «Золотой фонд» советского кино, и была показана во многих странах мира. Её видел каждый советский человек. Она и сегодня смотрится интересно, а тогда, 80 лет назад, экранизация приключенческого романа Жюль Верна произвела, как сказали бы нынче, «бомбический» эффект.

Вся страна распевала две песенки. Они с тех пор считаются российскими музыкальными символами морской романтики. «Капитан, капитан, улыбнитесь» и «А ну-ка, песню нам пропой, весёлый ветер» – эти слова знаем мы и сегодня, а тогда они впервые прозвучали на весь мир с борта ростовского парусника!

Мальчишки воровали у хозяек бельевые верёвки и плели из них корабельные снасти, каждое высокое и прямое дерево во дворе становилось мачтой, конкурсы на вступительных экзаменах в морские и речные учебные заведения взлетели до ста человек на место!

Да, баркентина «Вега» вошла в историю! С этим не поспоришь.

Хорошо, что корабли не испытывают звёздной болезни. Отработав на киносъёмках, парусник спокойно вернулся к своим прямым обязанностям. Он опять переправлял грузы, на его палубе становились моряками вчерашние мальчуганы. В Азовском, Чёрном и Средиземном морях «Вега» отходила 13

учебных навигаций. Более двух тысяч курсантов обязаны баркентине своей первой мореходной практикой.

Неизвестно, сколько бы ещё длился её спокойный парусный ход, если бы не война. В сражениях, где участвовали самые современные орудия смерти, безмоторному деревянному паруснику просто не суждено было выжить. В 1941 году, во время первой оккупации немцами Ростова, «Вега» ушла в свой последний поход.

На корабль погрузили заводское оборудование и под командой капитана Скворцовского отправили в Геленджик. «Вега» удачно проскочила Донское устье под одними парусами и без помощи буксиров вышла в открытое Азовское море. Тут морская судьба перестала улыбаться баркентине и она, попав в штиль, подхваченная в Керченском проливе морским течением, налетела на мель. Деревянный корпус тяжело нагруженного корабля не выдержал удара о каменистое дно и дал течь. Когда поднялся ветер, команде удалось высвободить парусник и кое-как, постоянно борясь за живучесть, добраться до Геленджика.

Здесь «Вега», умирая, приткнулась к пирсу, набрала в трюмы воды и осела на дно. Поднимать её было некому, некогда и незачем. К борту притопленной баркентины всю войну швартовались торпедные катера.

В мирные годы её занесло песчаным илом.

Поэтому, когда старый пирс решили реконструировать и расширить, то всё, что осталось от «Веги», просто похоронили под слоем камней и бетона.

Точное место её могилы ничем не обозначено, хотя, наверное, ещё не поздно отыскать его и прикрутить на парапете геленджикского пирса небольшую памятную табличку с указанием дат жизни и смерти легендарной баркентины. С кратким перечнем её трудовых и кинематографических заслуг. Да. Наверное, ещё не поздно.

В годы советской власти про «Вегу» вспомнили дважды.

В первый раз -, когда сразу после войны по требованиям репарации на финской верфи «Лайватеолиисуус» были построены несколько деревянных парусно- моторных кораблей для морских учебных заведений Советского Союза.

Одна из новых баркентин, в память о своей заслуженной тётке, была названа «Вегой». Её передали Таллинскому мореходному училищу. Старые моряки, вспоминая о парусном учебном флоте, чтобы избежать путаницы, зовут её «Вегой-2».

Снова о ростовской баркентине вспомнили в 1981 году. Тогда была выпущена новая серия почтовых марок. Она посвящалась советским парусным учебным судам. На одной из марок и запечатлён образ красавицы «Веги». Каков был её тираж, уже не определить. После была ещё изготовлена серия значков, идентичных маркам. Известно, что одна марка стоила 6 копеек, а один значок -25.

Баркентина «Вега» отслужила российскому флоту сорок лет, воспитала тысячи курсантов, пережила Октябрьскую революцию и Гражданскую войну. В Великую Отечественную она погибла у родного берега, выйдя победительницей из военного похода.

Память о ней и сейчас живёт в кадрах знаменитой киноленты. И кто знает, как долго образ трёхмачтовой баркентины, летящей на всех парусах к мечте через бури и штормы, будет тревожить сердца влюблённых в море российских мальчишек?

БАРКЕНТИНА «АЛЬФА»

Альфа - символ Начала. Альфа и Омега - первая и последняя буквы греческой азбуки, их совместное упоминание означает - начало и конец. Альфа - знак вечности у древних христиан и лицо Спасителя в Апокалипсисе. Термином «Альфа» определяют самую яркую звезду любого небесного созвездия.

Нет, вы как хотите, а я готов угадывать в названии последнего ростовского парусника именно символику начала. Хотя повествования других историков пронизаны печальными нотками сожаления о незавидном и бесславном конце донских баркентин, что на самом деле весьма и весьма обосновано.

Я уже говорил, но снова повторю - судьбы «Ипполита», «Веги» и «Альфы» во многом непросты и странным образом схожи. Сейчас, разузнав всё про «Альфу», мы только лишний раз в этом убедимся.

Но прежде чем начать свой рассказ, я хочу попросить вас - не грустите! Помните о Начале, хоть финал нашей истории и не будет праздничным. Пускай. Мы ведь изучаем прошлое для того, чтобы идти вперёд, чтобы делать выводы и исправлять ошибки. Поэтому, чем вздыхать, лучше улыбайтесь, улыбайтесь и напевайте старую песенку, где «только смелым покоряются моря»! Поверьте, так легче и веселее. «Капитан, капитан...» Ну, что ж, поехали... поплыли... Или всё-таки будет правильное сказать, пошли дальше!

«Альфа», благодаря сроку своего рождения, не угодила в пучину революционной ломки, в эпоху переименования всего и вся. Вот почему она и прожила всю жизнь - от начала до конца - под одним единственным именем. Её построили уже после Второй мировой, то есть после Великой Отечественной войны.

В ходе военных действий 9 сентября 1944 года между поверженной к тому времени фашистской союзницей Финляндией и странами-победителями из антигитлеровской коалиции было заключено Московское перемирие. По нему

в рамках военной компенсации за причинённый Советскому Союзу ущерб в 300 миллионов долларов финны, кроме прочего, обязаны были построить для нашего флота корабли на сумму 66,2 миллиона долларов.

В том числе строились девяносто деревянных парусных судов, шхун и баркентин. Это были во многом однотипные трёхмачтовые океанские парусники сорокапятиметровой длины, с дедвейтом, то есть с общей грузоподъёмностью 300 тонн, с двигателем мощностью 225 лошадиных сил.

Суда строились под эгидой организации SOTEVA - координатора послевоенных компенсаций. Строительство шхун развернулось на четырех верфях. Корабельное предприятие Laivateollisuus Ab в городе Турку построило 45 грузовых судов и немагнитную научно-исследовательскую шхуну «Заря». Морская верфь F.W. Hollming в Рауме сделала 34 шхуны. Семь судов родились в судостроительной фирме Aug. Eklöf Ab в городе Порво, а четыре парусника на верфи Valkon Laiva в Ловийсе. Суда строились с 1946 по 1953 годы.

Семнадцать кораблей с парусным вооружением баркентины сразу сделали учебными. Остальные были грузовыми шхунами, 27 - с гафельным вооружением, и 46 - с бермудскими парусами. По квалификации Морского Регистра СССР парусники были рассчитаны в среднем на 20 лет активной службы, имели примерно одинаковые характеристики и неограниченный район плавания.

Сегодня мы можем назвать лишь четырнадцать из семнадцати учебных баркентин в той крупнейшей партии деревянных морских судов. Она стала последним массовым заказом кораблей парусного торгово-промыслового класса в мировом судостроении.

Кадровый состав советского военного и гражданского флота был обескровлен страшной войной. Государство понимало необходимость качественной подготовки молодых моряков, для чего и старалось оснастить учебными судами наибольшее количество морских техникумов и училищ.

Подробный список учебных кораблей той последней серии размещён сегодня в Интернете на сайте кают-компаний «Катера и яхты». Там отмечены порты приписки баркентин, а также владельцы и годы списания некоторых из них.:

1. «Альфа» – Таллин / Ростов, списана в 1968 г.
2. «Вега-2» – Таллин, списана в 1979 г., передана в музей города Пийтарсаари в Финляндии.
3. «Георгий Ратманов» – Туапсе/ Мурманск/ Министерство рыбного хозяйства (МРХ), год списания неизвестен.
4. «Горизонт» – Ленинград/Рига/Дальний Восток/ МРХ, списана в 1965 г.
5. «Зенит» – Министерство ВМФ, год списания неизвестен.
6. «Иван Месяцев» – Мурманск/ Архангельск/ МРХ, год списания неизвестен.
7. «Капелла» – Мурманск/ Керчь/ Рига, списана в 1969 г.
8. «Кропоткин» – Ленинград, Военно-морская академия, списана в 1973 г., переделана в ресторан в Севастополе, сгорела в 1978 г.
9. «Менделеев» – Рига/ МРХ, списана в 1971 г.
10. «Меридиан» (Meridianas) – Калининград/Рига/ МРХ, списана в 1968 г. Действует как ресторан в Клайпеде, одна из визитных карточек города.
11. «Секстан» – Владивосток/ МРХ, списана в 1966 г.
12. «Сириус» – Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова (ЛВИМУ), списана в 1971 г., ресторан «Кронверк», разобрана.
13. «Тропик» – Ленинград/ Рига/ МРХ, списана в 1966 г.
14. «Чайка» - Ленинград (г. Ломоносов), Ломоносовское мореходное училище, год списания неизвестен.

Судьбы и имена трёх баркентин из семнадцати сегодня неизвестны.

Подведём итог той давнишней парусной истории.

Среди учебных баркентин, да и вообще среди всех деревянных парусников финской постройки 1940-х – 1950-х годов самой везучей стала «Вега-2». После развала СССР она некоторое время служила истории парусного флота как филиал Таллинского морского музея. В конце 90-х эстонское правительство подарило баркентину Финскому фонду, специально созданному для её восстановления. В 1997 году «Вега-2» отбуксировали в Пиетарсаари – небольшой финский городок на берегу Ботнического залива, известный своим морским музеем и музеем мореплавания в Арктике. Там парусник, созданный сразу после войны старыми финскими умельцами, их почтительные и мастеровитые внуки привели в полный порядок.

Уцелел доныне и «Меридиан», учебный корабль Калининградского, а потом Клайпедского мореходного училища. Сейчас судно - достопримечательность Клайпеды. Оно известно как плавучий ресторан «Mereditians», его образ можно видеть на сувенирных городских открытках.

Остальные парусники этой партии испытали безрадостную участь. «Кропоткин», например, после списания был популярным рестораном «Баркентина» в Севастополе. Его открыли в начале 1980-х годов, а закрыли с началом антиалкогольной кампании в 1987 г. Вскоре судно погибло из-за пожара. Его выгоревший корпус был демонтирован в 1990 году.

Прочие баркентины по старости сгнили, были сожжены или затоплены. Их следы постепенно стираются с течением времени, так же как с каждым годом все меньше и меньше виднеется над водой борт затонувшего парусника

«Коралл» в нескольких метрах от берега, в самом центре набережной Петропавловска-Камчатского.

Пусть мягким и спокойным будет дно океанов, морей и рек в тех местах, где лежат останки последних российских баркентин. Пусть будет светлой память о них.

Взгрустнув над эпитафией, решим, что всё хорошее, несмотря ни на что, ещё впереди, пристально рассмотрим «Альфу», ведь именно её история нас, как ростовчан, занимает больше всего.

Это было красивое трёхмачтовое судно с прямыми парусами на фок-, и косыми на грот- и бизань-мачте. Оно замечательно смотрелось у причала ростовской набережной.

«Альфу» построили в 1948 году. Поначалу, несмотря на её учебное предназначение, баркентину использовали как грузовое судно в каботажных балтийских плаваниях.

Только спустя шесть лет, в 1954 году, парусник передали Ростовскому мореходному училищу.

Чтобы сменить порт приписки, судно отправилось в длительное плавание вокруг Европы из Таллина в Ростов-на-Дону. «Альфа» почти в точности повторила маршрут «Веги» - своей старшей ростовской «сестры», проделанный, дай бог памяти, в 1928 году.

Несколько лет «Альфа» ходила в учебные рейсы с курсантами ростовской «Седовки» (Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова) по Азовскому и Чёрному морям. Затем у корабля начались «неполадки со здоровьем», стало сказываться нелёгкое балтийское прошлое.

Там, на Балтике, баркентине приходилось туго в суровые послевоенные годы. Часто менялись задачи, владеющие организации и составы экипажей. Судно перевозило разные грузы: бочки, мешки, ящики, каменный уголь. Всё это не шло кораблю на пользу.

После перевода в Ростов-на-Дону в конце пятидесятых годов государство всё-таки выделило средства на капитальный ремонт баркентины. Нужно было менять оснастку и проводить профилактику подводной части деревянного корпуса. Но уже в то время умельцев, способных отвечать за такие работы, в Ростове не нашлось. Не оказалось их, видимо, и в Таганроге. Иностранные верфи требовали оплату в валюте, а её в стране, как всегда, не хватало.

«Альфу» сняли с рейсов и поставили на прикол к стенке ростовской набережной, чтобы изредка использовать как плавучий класс и наглядное пособие. На смену баркентине в мореходку пришел теплоход «Васил Коларов». Однако парусов у него не было.

Неизвестно, сколько простояла бы «Альфа» у причала, если бы и в её судьбу не вошёл кинематограф. В 1959 году киностудия «Мосфильм» решила экранизировать произведение Александра Грина «Алые паруса». Для съёмок понадобился корабль, так выбор пал на ростовский парусник.

После звёздного прошлого предыдущих донских баркентин любители мистики легко могли бы теперь найти в цепочке «Ипполит» - «Вега» - «Альфа» кармическую связь. Однако, мне кажется, всё было проще. Вероятно, здесь сыграла роль обычная бухгалтерия. Скорее всего, после съёмок «Веги» в «Детях капитана Гранта» в студийных архивах остались ростовские планы, финансовые сметы, расчёты командировочных и других затрат. По накатанной дорожке и запустился следующий проект, потому как при всём уважении к нашей красавице «Альфа» в те времена была вовсе не единственным парусником на Азово-Черноморском побережье.

Как бы то ни было, третья ростовская баркентина гордо вошла в историю мирового кинематографа. Да. И этот фильм удался на славу, он тоже попал в «Золотой фонд» киноискусства. «Алые паруса» посмотрели все граждане Советского Союза, художественную ленту купили многие зарубежные страны.

«Альфа» стала единственным в мире кораблём с парусами из чистого алого шёлка. Правда, она совсем недолго проносила свою дорогую одежду, но это уже ничего не значит. Было - значит было!

Тысячи квадратных метров натурального, совсем не дешёвого материала использовали ради минутного эпизода, где «Альфа» в образе галеона с названием «Секрет» подходит к небольшому прибрежному городку. Оттуда

отважный Грей навсегда увозит свою Ассоль под алыми парусами к мечте и счастью.

Старожилы «Седовки» рассказывают, что кое-кому из членов ростовского экипажа перепала тогда небольшая толика шёлка, сданного после на «мосфильмовские» склады. Алые спортивные майки и трусы, сшитые из него, долго оставались предметом зависти не попавших на съёмки однокашников.

Кстати, нужно сказать, что алые паруса были всё-таки бутафорскими. Настоящая парусина – грубый и очень прочный материал, но и он, бывает, рвётся от шквалистых порывов ветра. Тонкий шёлк не смог бы выдержать даже обычного бриза. Баркентину тащил за собой моторный буксир при совсем слабом ветерке, еле наполнявшем паруса.

Расскажем молодым и напомним взрослым читателям, что в знаменитом фильме, кроме «Альфы», снимались «идолы» - легенды российского кинематографа Анастасия Вертинская и Василий Лановой, режиссёром был Александр Птушко, а роль капитана «Секрета» исполнял настоящий капитан «Альфы» Борис Дворкин.

«Вега» в «Детях капитана Гранта» подарила юным зрителям любовь к риску, свободе и дальним странствиям. «Альфа» в «Алых парусах» принесла им веру в чудо и мечту.

- Чёрт побери, - сказал бы старый, курящий трубку и прихрамывающий на деревянную ногу капитан, - оба этих старых корыта немало сделали добра на своём веку!

Съёмки закончились. Фильм вышел на экраны. Он, без сомнения, сделал наш мир чуточку лучше.

«Альфа» отправилась в Ростов-на-Дону. Там её никто не ждал.

Руководство «Седовки» будто бы решило, что «Мосфильм» навечно оставит баркентину у себя. Говорят ещё, что корыстные провинциалы рассчитывали на

то, что богатая киностудия за свой счёт отремонтирует им судно. Не тут-то было. Это ведь просто жизнь, а в ней, как говорится, мечтать не вредно.

«Альфу» вернули на старое место в прежнем, не пригодном к службе состоянии. Благодаря своему двигателю она ещё худо-бедно могла двигаться и своим ходом пришла в Ростов-на-Дону.

Когда мачты баркентины оказались под разводной фермой ростовского железнодорожного моста, в бюджете Ростовской мореходки уже отсутствовала статья на её содержание, а курсанты были распределены на практику по парусникам других училищ.

Сначала «Альфу» перевели на баланс городского Дома пионеров, потом, когда детское учреждение взвыло от счастья и благодарности за такой дорогой

«подарок», парусник отдали горкому ВЛКСМ. Комсомольцы намеревались открыть на баркентине плавающее кафе под эгидой центров молодежного отдыха «Досуг». Но и здесь что-то не сложилось, не срослось, и «Альфа», позабытая всеми, надолго застыла у городской набережной.

«На плаву» её удерживало кино. В годы своего неприкаянного старения судно снялось ещё в двух фильмах - «Прощай» и «Море студеное». Между съёмками положение баркентины не менялась, исполнив роль, она возвращалась доживать свой век у ростовского причала. Пожилые люди и сегодня со вздохом вспоминают скрипящие мачты, собранные паруса и старые снасти того гордого престарелого парусника. Всё-таки было в нём что-то такое, чего не увидишь у нас сегодня.

Видимо, равнодушие – примета многих времён. И тогда, в период расцвета социализма, старческая участь «Альфы» не трогала чиновничьи сердца. В 1968 году отцы города списали её со всех счетов и балансов, но оставили стоять на прежнем месте - то ли как декорацию набережной, то ли как памятник своему отношению к окружающей действительности.

Однако свет маяка ещё раз блеснул «Альфе» со стороны Одесской киностудии. Там понадобился парусник для съёмок фильма «Чёртова дюжина». По сюжету мятежные запорожские казаки захватывали корабль «Святой Пётр», отправившись на нём в опасный поход.

11 июля 1970 года «Альфа» двинулась в Азовское море. Не могу утверждать, но твёрдо предполагаю, что списанный два года назад парусник уже не мог двигаться самостоятельно и его просто отбуксировали к Таганрогскому судостроительному заводу. Там беспризорный корабль безжалостно перестроили, создавая «Альфе» иной, бутафорский облик. С баркентины сняли все палубные надстройки, кроме кормовой, срезали шлюпбалки, убрали шлюпки. На корме сотворили новую высокую надстройку с двумя трапами, ведущими к палубе. Вдоль бортов и на баке «Альфы» установили точеные перила.

Известно, что капитан Самойлов - ветеран «Седовки», командовал парусником во время того последнего похода.

После съёмок загримированная «Альфа», превращённая киношниками из серийного учебного парусника в бутафорский корабль, снова, как сиротка, приткнулась к своему месту на набережной.

Шестнадцать лет прослужила она городу. Баркентина была символом Мореходного училища, гордостью ростовчан, кораблём-киногероем. Как старой кляче, раньше бравшей призы на скачках, а теперь постаревшей и обессиленной, ей пора было отправляться на «скотобойню».

«Альфа» загорелась у причала. Одни говорят, что виной тому был брошенный окурок, другие слышали версию, что будто бомжи, облюбовав баркентину для ночёвок, зажгли костёр на её палубе. Виновных тогда не смогли отыскать среди курильщиков и бездомных. От греха подальше судно убрали с городской набережной.

Теперь уже неизвестно, остался ли в Ростове хоть один человек, способный показать нам место вечного пристанища последнего донского учебного парусного судна.

Удивительно, что когда готовился материал, автору пришло письмо следующего содержания:

«Прошу меня простить, но "Альфа", перед тем, как почить, долгое время стояла у стенки завода "Красный моряк", затем она затонула, и из воды торчали мачты, после их спилили, а корпус приподняли и отбуксировали вверх по течению реки, буквально за заводом её носовую часть вытащили на берег и бросили. Долгое время обглоданный корпус так и стоял, затем его кто-то поджег, всё сгорело, что находилось над водой, и только обгорелые головешки обвода корпуса показывались над водой во время отлива. Это было где-то в первой половине 70-х годов прошлого века. Я хорошо знаю то место, где покоится "Альфа". Я жил в районе пристани "Кошкино", а из моего двора была, как на ладони, видна баркентина».

От легендарного парусника в музее «Седовки» остались корабельный колокол– рында, штурвал и камень, взятый из балласта. Есть фотографии. Наверное, этого достаточно, чтобы сохранить нашу память и о ростовских баркентинах, и о тех мальчишках, что становились под их парусами мужчинами, героями, моряками. Наверное, достаточно. Или нет? Вы-то сами как думаете?

«ФАНАГОРИЯ». РАЗГОВОР С ЛЕДОКОЛОМ

- Признайся мне, милоч, и честно скажи. Вот уж с кем с кем, а с ледоколом ты, наверное, ни разу не разговаривал? Да ладно? Было, говоришь?! А-а-а. Ну-ну, смешно. А кроме шуток? То-то. Так что, если взял книжку в руки, да ещё не только чтоб картинки посмотреть, а почитать собрался, включай «воображалку» свою и слушай. Это ведь я – ледокольный буксир «Фанагория» с тобой сейчас разговариваю!

- Ты не заметил, что вечно у нас, у пароходов, чехарда какая-то с названиями. Донимает просто иногда эта разноголосица. Пароход, буксир, ледокол - мужского рода, а «Фанагория» - женского. Судно - так его распротак, вообще - среднего. Тут вспотеешь, ей-богу, пока догадаешься, как кому представляться и как с кем раскланиваться. В общем, ты поменьше на эту ерунду оглядывайся, разберёмся потихоньку и с родАми, и с именами. Суть-то - она одна, и от названий не меняется.

Я чего вообще распинаясь-то перед тобой. Попросили. Кто? Да не поверишь, уважаемые люди обратились. В городе известные. Расскажи, говорят, сам про себя. Ты ведь, как-никак, легенда. Ха! Прямо так и сказали. Мол, пол-Ростова про тебя знает, а другая половина слышала.

А мне-то что? Трудно разве? Короче. Расскажу, кому интересно. А ты, если хочешь - читай дальше, а нет - закрой книжку и иди, гуляй, помогай, кому делать нечего.

Не ушёл? Тогда слушай всё по порядку и не перебивай. Память – тонкая штука. Я ведь, дело прошлое, уже лет сто пятнадцать, как на свет народился. Рассыпаться? Не боюсь. Нет меня в материальном вашем мире, понимаешь? Списан я уже давно и сломан на металл ещё в 1968 году, если документы не врут. А вот ошибиться могу. Да. Не без того. Привирать для красного словца не стану, но ты же знаешь нас, стариков - нет-нет, да и сбрешем где-нибудь, особенно там, где не помним ни черта. Хе, хе, хе. Ну что, готов? Запрягай тогда, поехали!

Фанагория – это старая, старая древнегреческая колония. Стояла она на берегу Керченского залива на Таманском полуострове ещё до нашей эры. Хочешь подробнее узнать - энциклопедию возьми. Я ведь не нанимался тебе историю Древнего мира преподавать. Тут свою пока вспомнишь, умаешься. Да не

обижайся на старика. Я с тобой без реверансов. Мне, как говорится, «по сроку службы положено». 1903 года я. Что? То-то!

Одним словом, коль назвали «Фанагорией», так назвали. Я не возражал. Шутка, да. Видишь, с юмором ещё дед.

Хоть присвоили мне женское имя, а пахал я как лошадь. Тьфу ты, опять. Как конь я пахал, так точнее будет. И случилось так, что в Ростовском порту из кораблей я дольше всех других отработал, целых шестьдесят пять лет. Это для парохода – о-го-го! А для ледокола – тем более. За работу, наверное, и уважали люди. Ну и повоевать мне тоже пришлось, конечно. Всякого повидал.

Подожди, подожди, не перебивай, я ж по порядку иду. А? Ты молчишь? Показалось, значит. Дальше слушай, что скажу.

Я ведь в нашем порту не первым ледоколом был и не единственным. Ага. А то все – «Фанагория» да «Фанагория», свет им клином сошёлся на мне, что ли? Мне чужой славы не надо. Своей девать некуда. Потому и скажу тебе, что первый ледокол в Ростове-на-Дону появился где-то в году 1898-м, я думаю. И звали его до того просто и незатейливо, что ты не поверишь. «Ледокол» его звали. Представляешь?

Ага, вот так роди человека и назови его Человек, понравится ему? А нас, речных работяг, вообще и не спрашивает никто, нравится или не нравится. Дали имя – носи на здоровье. «Ледокол» и «Ледокол». Так его в портовых справочниках и в списках паровых судов записали в Комитете донских гирл в 1899 году. Правда, было там ещё одно название, вроде как полное – «Ледокол донских гирл». Звучит типа, как Человек Петрович или как Человек Иванович, например. Ну так я же гирловому Комитету не указ. Тем более что Комитет тот

«Ледокол» сам и заказывал в Германии.

Писала наша газетка «Приазовский край» ещё в 1897 году, третьего октября, что «27 сентября Комитетом донских гирл была получена телеграмма от завода «Говард Теверке» из Киля (Германия), на верфи которого строится

пароход-ледокол для ростовского порта, извещающая о том, что корпус парохода уже обшит, и что на днях судно будет спущено на воду...»

И ещё писали: «...В двадцатых числах текущего месяца пароход этот будет вполне готов к морскому плаванию, выйдет из Киля и морем вокруг Европы пойдет на Ростов, с таким расчетом, чтобы прибыть в гавань в первой половине ноября. На прошлой неделе командированным на верфь инженером Н.Г. Киселевым был проведен предварительный осмотр парохода. В настоящее время на пароходе устанавливается паровой насос, который сможет выкачивать до 60 000 ведер воды в один час работы».

Точно не скажу я тебе, когда «Ледокол» прописался в Ростовском порту. Будем считать среднее между 1897 годом, от которого статья в газете была, и 1899 годом, где он в списках портовых появился. В аккурат 1898 год получается, это чтоб никому обидно не было. Ну а будут спорить люди, пускай. Нам пока без разницы.

Да, чуть не забыл. Как звали его первого капитана, я помню. Павел Спиридонович Арсени, вот как. Штурманом дальнего плавания был человек сначала, а потом, видать, по возрасту, он в речное ведомство перешёл.

Дальше, чтоб понятнее было, нужно тебе знать, чем таким был знаменит на самом деле Комитет донских гирл. Первые два слова понятны в его названии. А вот «гирло»... Что за зверь и с чем едят его, надо разобраться. Так и быть, чтоб быстрее было, я сам вместо тебя в справочник загляну. Короче. «Гирло» - это название рукавов и протоков в дельтах крупных рек. Кроме самих рукавов, гирлами называются также окончания речных устьев, которые продолжаются в морской части дельты, в заливе или лимане.

Гирлами также называют пролив, канал или вообще более или менее глубокий фарватер, проложенный естественным течением реки или искусственным спрямлением в дельте реки.

Теперь понятно тебе, что для донского судоходства тот Комитет был вроде мамы родной. Да чего там рассказывать. В этой книжке про него отдельная глава есть. Мы давай с ледоколами будем разбираться.

Обязанностей у «Ледокола донских гирл» было неупреждение.

Навигацию открой, потом закрой. Ледовые траншеи по всем ростовским и нахичеванским пристаням пробей и весной ранней, и поздней осенью. А летом как буксир работай. Баржи таскай. Шаланды и машины землечерпальные по гирлам развози, двигай их туда-сюда по реке и притокам её. Ищи мели, разведывай дно. Да вон, только за одну навигацию 1902 года «Ледокол» провёл по Дону 610 судов. Ещё и спасателем работал. К примеру, в отчёте одном записано: «13 августа парусное судно Авдеевко с грузом угля идя в море парусами, у 29 фонаря рыскнуло к линии черных вех и стало на мель, снято было с мели пароходом «Ледокол» и выведено в море». Так-то.

Ну и, конечно, ещё вошёл мой старший брат в мировую историю. Аж завидно, ей-богу. Вот честно. Тебе только и признаюсь.

«Ледокол» участвовал в эксперименте с радио Александра Степановича Попова.

Только не ври мне, будто не знаешь, что первый гражданский беспроводно-радиотелеграф в Российской империи у нас на Дону появился. В 1901 году по решению всё того же гирлового Комитета, на нижнедонском острове Перебойном построили Лоцмейстерский пост и открыли там под руководством и с участием самого Попова телеграфное отделение «Донские гирла». Это и была первая гражданская радиостанция в России. Радиосвязь тогда только зарождалась во всём мире. А у нас в стране она до этого была применена только на военных кораблях Черноморского и Балтийского флотов, да и то практически в экспериментальном варианте. Вот тут-то наш донской Комитет и подсуетился. Передовые в нём были люди, хорошие, грамотные.

В 1902 году Попов приехал снова и установил свой передатчик на «Ледокол». Пароход стартовал вниз по Дону, в Азовское море и Таганрог. От Перебойного

ему посылались сигналы, он радировал обратно. Чёткость связи на всём расстоянии показала, что радио Попова может обеспечивать судовую связь как по Дону, так и во всём Таганрогском заливе! Вот так!

Радиосвязь сообщала судам о водной и погодной обстановке, о глубинах и изменениях фарватеров в гирлах. Появилась возможность докладывать о неполадках и вызывать экстренную помощь. Да и ещё много чего всякого разного появилось в донском судоходстве благодаря радио, ну и «Ледоколу» конечно. В том году он закрывал навигацию походом от острова Перебойного в родной порт. В газетах писали, что «...21 ноября... по распоряжению Комитета пост закрыт, начальник поста с командой на пароходе «Ледокол» отправился в Ростов, куда прибыл 23 числа... Толщина льда по реке местами от 7 до 8 вершков... При здании Лоцмейстерского поста оставлены на зиму 1 боцман и 5 матросов».

Ранние наступили тогда морозы. Это же 30-35 сантиметров оказалась толщина донского льда уже в конце ноября 1902 года. Попробуй-ка, расколи такой ледок! Тем более, ты же нас на фотографиях видел. Это название только такое гордое – ледокол, а по виду буксир буксиром. Да чего там, вот, есть же данные:

Водоизмещение, т:

- стандартное.....122;

- полное..... 155;

Мощность силовой установки, л.с..... 240;

Длина, м:

- полная.....24,5;

- по перпендикулярам..... 22,6;

Ширина, м..... 5,3;

Высота борта, м.....2,7;

Осадка, м.....1,9-3,6;

Судоходство быстро развивалось в те времена. А своего ледокола в Ростовском порту не было. У «Ледокола I» работы по всем гирлам и так через край.

Вот тут и я, получается, вовремя родился в 1903 году, по заказу Министерства торговли и промышленности, на судостроительном заводе в городе Николаеве. Тогда, между прочим, несколько таких же ледокольных буксиров построили для российских портов. И звались они «Лебедин», «Кабардинка», «Горгияпия», «Либава», «Орешек», «Рига», «Ногайск» и «Пантикапея».

Но признаюсь тебе, как в той песне поётся, «час зачатия я помню неточно». Потому как первая запись о «Фанагории» в официальных справочниках по Донской области появилась только в 1905 году. Сказано там, что командовал мной Кузнецов Иван Севастьянович. Потом, лет через пять, другой капитан стал на мостик - Чертков Дмитрий Тимофеевич. Много их потом было, капитанов, всех и не вспомню теперь.

Чего мне только делать не приходилось. Служил и для буксировки судов, и для отливания воды из затонувших кораблей, с мелей снимал неумех всяких, лёд колот в начале и в конце навигации, пожары тушил.

На пару с «Ледоколом» мы тогда много чего наворотили. Хвастать не буду. На вот, сам газетку почитай. Лет сто назад статейка вышла:

«23 ноября возвратились в Ростов «Ледокол» гирлового комитета и портовой ледокол «Фанагория». С ледоколами пришла паровая шхуна товарищества Парамоновых «Дунай», груженная 50 тоннами озимой пшеницы, из станицы Царедаровской. «Дунай» 14 ноября снялся из ст. Царедаровской, но штормом был загнан в Мариуполь, откуда 22 ноября вышел при помощи ледокола мариупольского порта и шел до встречи с «Ледоколом» гирлового комитета и

«Фанагорией», которые, исполнив возложенные на них поручения в гирлах, помогли «Дунаю» вернуться в Ростов. «Дунай» и «Ледокол» гирлового комитета за Чумбурской косой были затерты льдинами и только после больших усилий и с помощью «Фанагории» им удалось выбраться и прибыть в Ростов. «Дунаю» льдом нанесены небольшие повреждения».

А вот ещё запись в отчёте гирлового комитета за 1910 год:

«11 июля пароход «Григорий Козлов», идя с моря к Ростову, выше Азовской протоки у парома, у левого берега стал на мель; по сообщению капитана парохода «Ледокол» г. Череватенко, пробовали его снимать «Ледоколом» Комитета и портовым «Фанагория», но вследствие убыли воды снять не могли, и только на 3-й день, т.е. 13-го числа, с прибылью воды пароход был снят «Ледоколом» Комитета и ушел в Ростов».

Такие дела. А пожары! Что ты! Вот, к примеру, весной 1911 года сразу два потушил. Ну, не одновременно, конечно, а так, почти друг за другом.

Сначала на углу Богатыновского спуска и Нижне-Бульварной улицы загорелось. Что - не помню уже. Постройки какие-то, да не одна, а много. Насосная станция Богатого колодца в городе самая крупная, и та не смогла воды дать сколько нужно. Тут я подошёл, кинул трубу на берег под брандспойты, включил насос, ну и даванул как следует. А насос у меня, брат, я тебе скажу - не балуйся! Шестьдесят тысяч вёдер воды в час выдаёт, выдавал то есть. Это на литры... 720 тонн получается. Потушили, конечно!

Тут через пару дней опять беда. Горит кожевенный завод братьев Карш в Нахичевани, напротив 9-й линии. Тогда ведь рядом с берегом много всяких производств было. Это теперь у вас одни рестораны, да кафешки на набережной, а раньше... Короче, полыхало сильно. И ростовская Крепостная пожарная часть тушила, и Нахичеванская команда с паровой пожарной машиной, её на двух паровозах с водой в цистернах по железнодорожной ветке подогнали. Но сами бы они с огнём не сладили. Даже после того как я подключился, мы всем «габузом» пламя долго погасить не могли. Еле-еле за шесть часов управились.

А про пожар тридцатого года, что на бывшей Парамоновской мельнице уже при советской власти случился, я и вспоминать не хочу. Тяжело мне. Знаешь, как будто за сердце хватает. Самое большое несчастье в мирное время на моей

памяти. Зима была. Ночь. Вначале рвануло так, что по всему берегу окна в домах повывлетали, а потом горело три дня. Со всего города пожарные тушили, из Новочеркасска подмогу вызвали. А воды нехватка. Но я лёд сломал, подошёл скоро, как только смог, и до конца не уходил, давал воду, пока не погасло. Людей тогда побило... человек семьдесят до смерти, и больше сотни обгорело. Жалко людей до сих пор.

Да ладно. Что я всё о грустном.

Ведь всякое случалось. И веселье было. Вот, например, весной. Это теперь вы о том, что на Дону лёд пошёл, по интернету узнаете. А раньше такое событие чуть ли не праздником считалось. Особенно, если зима затяжная, как в 1929 году, например. Холод собачий уже надоел всем. И тут весна. Солнышко со всеми здоровается. Нужно навигацию открывать. Дают мне команду: «Пора, дескать, приступай». – «Есть, - говорю, - так точно! Приступаю».

Ну, так это ж событие было! Зрелище! Воскресенье. Народу по берегу не счесть. Как в театре собрались, уселись по склонам, греются на солнышке, словно ранние мухи, и смотрят, ждут начала. Пьеса называется «Лёд тронулся или Весна идёт».

А я накануне, в субботу, прошёлся вдоль наплавного моста, что к левому берегу напротив Будённовского проспекта на зиму прижимался всегда, лёд сломал, сам размялся и место заодно для маневра подготовил. Потом через Дон дорожку проломал для буксиров и баркасов – ходите, кому не страшно.

В воскресенье с утра уже стою в центре, над Управлением порта, весь такой не при делах. На народ собравшийся внимания не обращаю. Дескать, мне до вас и дела нет. Чего вы тут собрались?

Экипаж с палубы на лёд семечки поплёвывает, курит и зевает. Матросики и вида не подадут, что сегодня они здесь на главных ролях значатся. Однако все с иголки, усы подстрижены, подбородки выбриты. Палуба у меня надраена, все медяшки огнём горят - смотреть больно.

Машины над Управлением порта библикают, как на свадьбе, только цветов не хватает. Вжик, вжик - подъезжает начальство. Собрались вроде. Всё. Пора. Дают отмашку. Тут я как ревану сиреной, как швартовы сброшу, дым из трубы... мать моя женщина! Народ весь - только «Ах!» Загалдят, обрадуются. «Пошёл, пошёл!» - закричат. Дети давай по набережной носиться. Мужики закурят дружно от волнения, дым по берегу пустят. Девчата захохочут, отчего - не знаю. Ну а я по вчерашней полынье развернусь по течению, разбегусь и на лёд грудью – хабах! Треск, визг, смех, не разбери-поймёшь. От причала «ура» кричат, руками машут. Я им сиреной ору в обратную! Праздник у людей!

Подуспокоятся потом все, но не расходятся, ждут. Я лёд у разводного железнодорожного моста сломаю, и вниз к Гниловской затем спускаюсь.

И тут трогается всё с места. Куски льда, что по течению пошли, сами себе дальше путь ломать начинают. Ледоход, одним словом.

«Мама, мама, куда мы плывём?» - малыш на пристани пугается, лезет на руки. А это Дон пошёл раздеваться, и одежду зимнюю стягивать, жарко ему стало.

С берега кажется, что не река с льдинами движется, а тебя несёт куда-то. Тут уж каждый за себя радуется. Весна пришла! Перебороли холода, зиму прожили. Весь день гуляют по набережной. До сумерек шумят. Ну а я что? Всё. Работа началась. Навигация.

Вообще-то с зимой шутки плохи. Помню, в 1915 году сначала оттепель случилась выше по Дону сильная, а потом снова мороз придавил. Нарботала погода не пойми чего, и начался ледоход. Да так попёрло, что все суда на зимовках сорвало с якорей, и бросило под железнодорожный мост, повредило ему фермы. И мне досталось. А что? Никто тогда и «мяу» сказать не успел, ночь, команда вся на берегу. Вручную потом они меня из торосов вырубали, вытаскивали. О том случае в этой же книжке подробнее написано. Там, где про разводной «американский» мост рассказывается. Прочтёшь, если захочешь.

Тогда видно, подумали на берегу, что одному мне тяжело с напастями ледяными справляться, и к октябрю того же пятнадцатого года, к зиме поближе, прикомандировали из Таганрога к Ростовскому порту ещё один ледокольный буксир под названием «Горгиппия», в помощь по охране железнодорожного моста.

Так мы втроем - «Фанагория», «Горгиппия» и «Ледокол» - через пару лет встретили вместе новые революционные времена.

Отсюда у нас как бы другая глава начнётся. И в ней я сначала о своих друзьях, а потом уж о себе расскажу.

Самая короткая с «Горгиппией» история была. Ты глянь. Вот же, привычка. Пока не объясню сам себе, что название корабля означает, душа не на месте. Горгиппия - это ещё один старинный античный город на побережье Чёрного моря. В самом начале нашей эры его варвары разрушили. Так что мы с этим ледоколом получаемся земляки не только по порту приписки, а ещё и по названным местам. Фанагория от Горгиппии недалеко ведь располагалась.

Ну так вот. Земляка моего, «Горгиппию» то есть, в Первую мировую войну мобилизовали в военный флот. Побывал ледокол в плену у немцев, но выкрутился. Послужил в Гражданскую войну где-то на Чёрном море под именем «Атаман Каледин» в составе Южных белых морских сил. А в конце Гражданской, по неясным данным, вроде как убыл за рубеж. Вот и всё, что я знаю о нём.

С «Ледоколом донских гирл» всё интересней получилось. Хоть книжку пиши.

В Первую мировую, в пятнадцатом году, мобилизовали его по военно-судовой повинности, так же, как и «Горгиппию» - на Чёрное море, в состав плавсредств Севастопольского военного порта. 16 декабря 1917 года, считай через месяц после начала революции, «Ледокол» поднял красный флаг и стал большевиком, черноморским краснофлотцем. Однако советскую власть

защищал недолго. 1 мая 1918 года попался в лапы к немецким интервентам и был ими благородно возвращён прежним хозяевам, то есть Комитету донских гирл, что в белогвардейском Ростове-на-Дону старался до последнего нормальное судоходство обеспечивать.

После, как беляков турнули в январе 1920-го, «Ледокол» опять «покраснел», национализировался, вооружился и зачислился в состав военной Доно- Азовской флотилии. И, само собой, не под прежним именем. Назвали его тогда новые хозяева по-другому - «Сталин». Вот! Ни много ни мало. А ты думал, как?

С таким-то имечком служи себе и служи спокойно, только радуйся. Но тут, чёрт его знает, зачем, чёрт его знает кем, было принято решение. Я их и сегодня не пойму, а тогда и подавно недоумевал, «мекал» только от изумления. Видать, дураков на Руси всегда хватало.

В 1928 году «Сталина» передали Каспийскому морскому пароходству. Ты вообще карту России тогдашнюю видел? Что «ну»? Волго-Донского канала не было тогда, его только после Великой Отечественной войны построили. И

«почапал» наш ледокольный буксир своим ходом из Ростова сначала в Азовское и Черное моря. Потом он прошёл проливы Босфор и Дарданеллы, Средиземное море, Гибралтарский пролив, Бискайский залив, пролив Ла-Манш, Северное море, Кильский канал, Балтийское море и добрался, слава Нептуну и КПСС, в славный город Ленинград. Ну так это же не всё ещё! Дальше он пошел реками, по Неве, озерам, Мариинской системе, Шексне, вышел к Рыбинску, затем примерно 2000 км спускался вниз по Волге до Астрахани, дальше шёл по Каспийскому морю до Махачкалы.

Я вот не знаю, видимо, просто не считал ещё никто, но может, это рекорд какой-то был мировой по дальности плавания среди судов нашего класса. Это ж сколько угля сожгли и какой моторесурс выработали, а? И нынешним не снилось. Ну, рекорд не рекорд, а как памятник глупости чиновничьей тот поход и сейчас можно в пример приводить.

Тем более, когда наш ледокольный буксир «Сталин» до Каспия добрался, у них там свой большой пароход «Сталин» уже к тому времени появился. Два вождя для одного моря многовато. Терпели, терпели и переименовали «Ледокол» в

«Шаумяна» 7 мая 1934 года. Шаумян Степан Георгиевич – это знаменитый бакинский большевик. Ты, милый мой, опять же, если побольше про него узнать захочешь, в справочники загляни, ну или «прогугли», как у вас сейчас говорят. А я дальше про дружка своего расскажу.

В Великую Отечественную «Шаумян» служил как все. На Каспии тогда, конечно, потише было. Не геройствовал он, но и от работы не прятался. Вкалывал, как мог, все силы отдавал на общее дело победы над фашизмом, грузы возил, суда буксировал. В 1947 году – всё, кончился «Шаумян». А куда ещё? Ну-ка, с 1898 года – это сколько будет? Считай, 50 лет пароход провкалывал. Плюс, ещё поход тот вспомнить если, да годы революции и двух войн посчитать – один за три. Нет, достойно, достойно наш «Ледокол» поработал. Слов нет!

Со мной его, правда, не сравнишь. Я-то 65 оттянул. Но тут кому как на судьбе написано. «Ледокол донских гирл» законсервировали и поставили на прикол в Бакинском порту. Там он вскорости затонул. В 1950-м его подняли и порезали на металлолом. Нормальный конец для старой посуды. Все там будем.

Вот. О корешах своих я тебе всё рассказал. Теперь и о себе можно. Ты это, извини, что долго говорю. У нас, стариков, так. Редко когда поболтать удаётся с новым человеком. А тут, в кои-то веки, все вспомнили. Ты послушай. Уже немного осталось.

Всю революцию и Гражданскую войну я прослужил в Красной Армии. Звался я тогда «Емельяном Пугачёвым», и было у меня на вооружении две пушки семидесятипятимиллиметровые да парочка пулемётов. Походил я, повоевал, отстрелял своё и демобилизовался в мирное время. Снова стал «Фанагорией»,

когда вернулся в Ростовский порт. Работать-то надо! Вот и работал, как всегда умел, без лени.

В Великую Отечественную войну топили меня дважды. Сначала фашисты во время первой оккупации. Но наши тогда вернулись скоро. Подняли меня, подлатали, подправили. Стал я опять портом заниматься.

И с наплавным мостом напротив Будёновского проспекта возни было много, и железнодорожные мосты через Дон помогал исправлять, налаживать. А там стрельба, бомбёжки всякие. Не дают работать. Что смог - сделал.

Во второй раз свои топили. Это чтобы я, значит, немцу не достался. Вторая оккупация накатила. Сталинградский фронт командует: отступать и пароходов противнику не оставлять. Не успел я в Азовское море уйти. И затопили меня. Рядом с хутором Донским. Недалеко от берега.

Как только наши освободили Ростов в феврале сорок третьего, так сразу организовали Доно-Кубанское восстановительное управление. Стали поднимать на воду затопленные суда и опять их к делу приспособливать. За год 200 судов спасли! И это, представь, когда ни мужиков здоровых, ни машин, ни средств никаких не было!

Меня, считай, чуть ли не самым первым поднимали. Это мой второй механик, Донин Михаил Алексеевич, вовремя вспомнил, где я на дно прилёг. Сначала один плавучий кран из Дона вытащили, наладили его, потом и меня зацепили. А дальше пошла работа.

Чего только не приходилось исполнять. С грузами бегал и в Мариуполь, и в Ейск, и в Таганрог с Темрюком. Эти бомбят, а я бегу. Есть что вспомнить. Ну и ледок, конечно, ломал. Баржи таскал. Под конец войны уже, считай, на мирный труд перешёл.

Дальше - порт заново отстраивали, восстанавливали набережную, мосты возводили. На возраст как-то внимания и не обращал. Некогда всё, некогда. А потом, в 1968 году, вышел и мой срок.

Да какая тебе разница, где меня потом на куски порезали?! Ерунда это всё. Такая у нас, у работяг-буксиров, участь. Отработал своё - уступи место, дай другим поработать. Лично я на судьбу не в обиде. Всякого повидал. Да и людям, видишь ты, запомнился. Вот даже в книжку попал. Компас мой ещё сняли, и в Азовском краеведческом музее на тумбочку специальную поставили. Вот, мол, глядите люди. Был такой буксир ледокольный, заслуженный донской пароход
«Фанагория»!

И ещё похвастаюсь тебе, мил человек, напоследок. Тёзка-то мой или внучонок, как назвать уж его, не знаю, и сейчас по воде бегает. Что ты! Не мне чета. Красавец, богатырище по сравнению с дедом. Ледовый буксир типа «портовый» «Фанагория»! Он и в Азовское море корабли провожает. Ты если увидишь его на Дону, кланяйся от меня. Больше ни о чём и не прошу. Кланяйся только, не забывай!

ГЕРОИ РОСТОВСКОГО ФЛОТА

«КРЕНКЕЛЬ», «РОСТОВ-ДОН», «ЖЕЛЕЗНЯКОВ», «ДОНЕЦ»

Браток, братишка – традиционное обращение одного матроса к другому, принятое на флоте. Канонерская лодка, канонерка, канлодка - класс небольших боевых кораблей с артиллерийским вооружением, предназначенных для боевых действий на реках...

Канонерские лодки? Эх, браток! Да, какие ж из них, сй-богу, канонерки? Это... как тебе сказать-то? Вот возьми, к примеру, У-2. Парусина с фанерой - биплан

называется! На нём кукурузу впору от жуков опрыскивать, а туда же, во время войны - самолёт-разведчик, ночной бомбардировщик.

Ну и с нашими колёсными речными буксирами та же песня была. Обшили рубку и борта над машинным отделением железом потолще, что на заводе ремонтном нашлось, на палубе две пушки семидесятишестимиллиметровые установили, да две пары пулемётов, «максимы» тогда были калибром 7,62. Мешочками с песком, хламом всяким на палубе огородились, значит, от всех напастей. В трюмах – боезапас, да гамаки для личного состава. Всё. Давай пару! Шлёп-шлёп-шлёп колёсико по донской водичке - поплыли воевать наши канонерочки.

Ладно ещё, баржи на переправах таскать, это дело привычное. А на танки немецкие и самоходки в береговом бою с голым пузом бросаться - это как? А было. И такое было. По порядку давай.

«Кренкель»

Насчёт «Кренкеля» врать не буду, когда построили его, не скажу. Постой, а ты хоть знаешь, кем был сам Кренкель? О-о-о, брат! Герой Советского Союза, радист, изобретатель. Ледокол «Георгий Седов», дирижабль «Граф Цеппелин», пароход «Челюскин» знаешь? Северный полюс, экспедиция Отто Юрьевича Шмидта - слышал? Везде Кренкель Эрнст Теодорович связь обеспечивал. Так что было за какие заслуги его имя этому кораблику присваивать.

Думаю, что пришёл буксир в наше Доно-Кубанское пароходство из Киева тогда же, когда его близнеца по имени «Ростов-Дон» на воду спустили со стапелей

«Красного флота», был у нас в Ростове-на-Дону такой судостроительный завод. Году в 1936-м это случилось. Вот в аккурат до самой войны 1941 года и плавали они по реке, проводкой барж занимались и ещё, что там речным колёсным буксирам положено делать, выполняли.

Так бы и колесили себе по Дону год за годом неприметные ростовские кораблики, тянули бы тихо и спокойно свою бурлацкую лямку. Но не судьба. Пришлось им героями становится. Не от хорошей жизни, милый мой, становятся героями на войне. И чаще всего – посмертно.

Мобилизовали их 2-го октября 1941 года и включили в состав Азовской флотилии Черноморского флота. Как корабли, так и люди. Дали повестку, бушлатик на плечи, винтовочку в руки, и - айда биться-сражаться с самой сильной армией чужого империалистического мира.

Команды матросские были гражданскими, стали военными. Взяли на борт пулемётчиков и артиллеристов - готово дело.

Повоевали малость на переправах, поохраняли донское устье, а во второй половине октября сорок первого подошёл фашист к Таганрогу. Сформировали наши быстренько Отдельный Донской корабельный отряд Азовской флотилии и отправили его помогать эвакуации по Дону в Азовское море.

Подошли к Таганрогу вовремя. Немец уже в город заходит, а в порту беженцев ещё - не протолкнуться. Вот и погрузили женщин, детей, бойцов раненых на одиннадцать транспортных кораблей, плюс на пять бронекатеров втиснули, кроме команд, кого смогли. А на «Кренкель» с «Ростов-Доном» свезли весь денежный городской запас и всё золото с ювелирными ценностями, что люди на борьбу с врагом насобирали добровольно. Члены партийного актива там разместились, и руководство городское тоже на борт поднялось. Развели пары, стали отходить. Шлёп-шлёп-шлёп колёсиками, скорость - сам понимаешь...

А фашист - вот он. Город ещё штурмует дивизия «Лейбштандарт СС Адольф Гитлер», а к маяку берегом уже их танки и самоходки беспрепятственно выходят. А в море, ещё совсем недалеко от берега, морской конвой черепашьям манером движется. Как в тире прямо. Чего фрицам не пострелять? Ну и раздубасили бы они все наши судёнышки, если б не «Кренкель» с «Ростов- Доном».

Буксирчики колёсные, четыре пушки, восемь пулемётов на двоих, палубы открытые. Остались, развернулись бортами к маяку и давай воевать!

«Вызываю огонь на себя» это называется. Ну а танкам-то что? С воды их не выцелить, даже при небольшом волнении. А тут осень, штормит. Так что повеселились гады от души, из-за брони постреливая. «Кренкель» сразу расстреляли. «Ростов-Дон» ещё поплавал немного, но и его достали. Да только успели остальные суда за это время на безопасное расстояние отойти. Успели. Спаслись.

На «Кренкеле» месиво кровавое: кто жив, кто мёртв, кто ранен - не разберёшь. Хорошо, море Азовское мелкое. Пока «тянули» ещё своим ходом, заскочили на мель, по палубу затонули, упёршись днищем в грунт. А эти из танков знай, постреливают. Тут бы и каюк всем, но от горящего порта наволокло дыма чёрного, закрыло от глаз, и от прицелов немецких спрятало. А потом ночь осенняя, ранняя спасла тех, кто в живых остался.

Про «Ростов-Дон» отдельный разговор, ему чуть поменьше тогда досталось. А к «Кренкелю» поздней ночью подошли наши катера, сняли деньги банковские и золотой запас. Живых-то, почитай, на борту и не осталось никого. Кто кровью не истёк, тот от холода отдал богу душу. Конец октября, водичка – градусов десять всего.

Ну а судно... что ж, война! То, что после расстрела осталось, развалилось на куски при первом шторме.

Так геройски погиб донской колёсный буксир, а по-военному - канонерская лодка «Кренкель».

«Ростов-Дон»

На этом месте разделились судьбы двух ростовских канонерок.

К тому времени, когда их дымом береговым заволокло, «Кренкель» уже, считай, отслужил своё, кончился «Кренкель», одним словом. А вот «Ростов-

Дон», хоть машинное отделение снарядом разворотило ему, да рули вывело из строя, на плаву остался.

Команды половины нет, считай. Кто убит, кто ранен. С пассажирами та же песня, их и не считал никто. Однако собрались с силами. Молиться, может, и молились, но на судьбу надеяться не стали.

Командир лодки Бычков Олег Александрович до войны был капитаном большого парохода «Москва». Погиб он в этом бою, и с ним ещё десять человек личного состава. Так что, кто у них там командовал ночью, неизвестно. Все, наверное, кто жить хотел, вместе соображали. А сообразили вот что. Чтобы раненых, деньги, золото, да и саму лодку спасти, те, кто при силах были, начали действовать.

Одни сели в шлюпку, взяли на борт якорь и во всю длину цепи по направлению от берега стали его на вёслах отвозить. Потом сбрасывали в воду, «якорились», а те, кто на канонерке остался, крутили ручную лебёдку и на цепи к якорю подтягивались. Поднимали якорь, опять грузили в шлюпку, и вперёд, значит, заново действовали установленным порядком! Так до рассвета и спасались. Рано поутру, чуть рассвет забрезжил, их уже вдали от берега наш спасательный катер подобрал и отбуксировал в Азов.

Из Азова сразу отправились на ремонтную базу в Аксай. По пути, в Ростове-на-Дону, сдали ценности и деньги, высадили гражданских – тех, кто выжил.

Остались погибшие краснофлотцы вместе со своим геройским капитаном лежать на палубе. Общим числом одиннадцать убитых.

Где хоронить? Вопрос. Пали бойцы смертью храбрых, геройское дело совершили: людей спасли и ценности немалые уберегли от врага.

Тут и вспомнили живые про Монастырское урочище, близкое местечко, если плыть вверх по Дону, не доходя до Старочеркасской.

С конца XVI века стоял на правом донском берегу укреплённый казачий городок Нижний Яр, или просто Нижний. После, как построили там часовню

для приезжих, посланных русским царём иеромонахов (чтобы было им где службы свои править), стали звать городок Монастырским.

Собирались в Монастырском казацки Круги, принимались послы разных государей. Здесь на очередном Круге 21 апреля 1637 года решили казаки напасть на турецкий Азов. Взяли они его 18 июня и держали потом четыре года. Это потом в истории называлось Азовским осадным сидением.

Ответили турки. И в 1643 году разрушили весь Монастырский под корень. Жителей всех перебили. Похоронили казаки своих родных и близких в братской могиле и ушли. Больше жить там не стали.

При Петре I в тех местах траншемент построили – укрепление земляное. Русскому уху это название «траншею» напоминает. Оттуда, может, и пошло название «траншея».

После, в 1867 году, рядом с братской казачьей могилой воздвигли станичники часовню «В честь и вечную славу Донских казаков - покорителей и крепкодержателей Азова».

Говорят, что где-то с середины XVII века и до 1919 года предки наши в субботу перед Великим Постом собирались из окрестных станиц и хуторов на Крестный ход, шли под иконами в Монастырское урочище и проводили там панихиду, поминая всех убиенных казаков.

В Гражданскую войну, в 1920 году, порубили белые казаки двести красных бойцов Первой конной армии в бою за станицу Старочеркасскую. Их братскую могилу в 1932 году люди перенесли на Камплицу. Это так часовню ту, мемориальную, на казачий манер местные стали именовать. Вообще-то, не камплица, а каплица – это небольшая часовня, чаще католическая, либо лютеранская. Видно, от поляков к нам на Дон пришло такое слово. Но думается мне, что когда говорим мы «камплица», или «каплица» (не так уж и важно), то слышим, как текут слёзы. Горькие слёзы русских людей капают на донскую землю.

Вот в неё, в землю эту на правом берегу Дона и положили осенью 1941-го одиннадцать моряков-краснофлотцев с канонерской лодки «Ростов-Дон», героев обороны Таганрога. Выросла на Капличке третья братская могила.

9 мая 1974 года в Монастырском урочище с положенными по такому поводу почестями потомки открыли Мемориальный комплекс, а на высокой стеле на берегу Дона выбили три даты: 1641, 1920, 1941. Такая вот получилась память.

Мемориальная часовня, возведённая в 1867 году, до наших дней в полной сохранности не сбереглась, но в 2005 году реставрированную часовню- памятник заново освятила Православная церковь.

Вот так всё и было.

Вернёмся на войну. Мёртвых похоронили. А живым ведь воевать пора.

К зиме Отдельный Донской отряд (ОДО) потерял две канонерки и несколько малых катеров. Лёд сковал Дон и Азовское море, пошли речники воевать на сушу. Из них сформировали отряд и роту. Отрядом стал командовать старший лейтенант Зинин, ротой - старший политрук Цезарь Куников, крепкий командир, жаль, не о нём рассказ - геройский был человек.

И всё-таки немного, но нужно рассказать. Потому как Цезарь Куников ростовчанин и наш земляк.

До 1941 года он был лицом гражданским, технической специальности человеком, трудился, как и все, строил светлую жизнь. А во время войны стал талантливым и смелым военным, отважным и лихим командиром. Это он руководил операцией по спасению «Ростов-Дона» и всех ценностей, что находились на борту судна. После того, как лодка и её груз были спасены, 26 октября 1941 года отряд под руководством Куникова совершил дерзкую вылазку.

Ночью на малых катерах защитники Ростова проникли в Мёртвый Донец, считавшийся несудоходным. По мелководью десант незамеченным вышел к

станции Синявская и выбил оттуда неприятеля, уничтожив 200 фашистов. Потерь среди куниковцев тогда почти не было.

Позже вместе с Отдельным Донским отрядом Куников и его бойцы влились в состав Новороссийского оборонительного района. Донские десантники бились за Малую землю. Много об этой битве книг написано. Горячей русской кровью полита вся Малая земля. Там и погиб смертью храбрых майор Цезарь Львович Куников 14 февраля 1943 года, как раз в день освобождения Ростова-на-Дону от второй фашистской оккупации. За боевые подвиги был он посмертно удостоен звания Героя Советского Союза.

Сегодня в Ростове-на-Дону действует молодёжный патриотический клуб «Юный моряк» имени Героя Советского Союза Цезаря Львовича Куникова, а в Ростовском-на-Дону Морском собрании есть музей его имени.

Но вернёмся к канонерским лодкам.

Краснофлотцы на зиму были переданы в подчинение 56-й армии. Они участвовали в боях у Синявской и Морского Чулека, били там немцев, отступивших на время после первой оккупации Ростова-на-Дону.

Наша канонерка «Ростов-Дон», отремонтированная за зиму, вернулась в строй весной 1942 года. ОДО был пополнен ещё несколькими судами. Ему был придан монитор «Железняков», корабль уникальной военной судьбы. О ней мы отдельно расскажем чуть позже. А пока вчерашние гражданские судёнышки и военный монитор вместе делали суровую и смертельную работу.

Численность личного состава Донского отряда, корабельных команд и десанта выросла до шестисот человек. Летом фашисты снова перешли в наступление, канонерская лодка «Ростов-Дон» вместе с остальными канонерками и катерами стала обеспечивать речные переправы для советской армии в устье Дона.

Кроме «Ростов-Дона» в перевозке войск участвовали канонерки «Октябрь» и «Серафимович». Лодки стояли одна у Узяка, другая у Рогожкино, третья и

монитор «Железняков» - у Азова и Казачьего Ерика. Они отстреливались от фашистского десанта, прикрывали, перевозили отступающих красноармейцев.

С правого берега на левый в районе станиц Обуховка, Колузаево и Елизаветинская с 23 на 24 июля нашими корабliками были переправлены более полутора тысяч пехотинцев, четыре миномётные роты, три роты противотанковых ружей, две артиллерийские батареи и иное военное имущество.

Были переправлены. Вот ты представь себе, браток, военную переправу. Это ж тебе не просто так - загрузил, перевёз, высадил. Отступление, опять же. Немец насадет, авиация неприятельская с воздуха бомбит-расстреливает. Взрывы. Осколки по воде сест россыпью. В мирное время, браток, набери мелких камушков прибрежных горсточку, да побольше, и швырни веером в реку. Вж-ж- ж-ж-ик, ш-ш-ш-ш-ш, - запоют камешки, поднимут фонтанчики. Так и осколки примерно рассыпаются и шипят в воде, или когда тело человеческое находят, остывают там. Потому что горячие они, осколочки.

Вот такая, примерно, картинка.

А по Дону от берега к берегу день и ночь снуют наши судёнышки, народ переправляют, палят из пулемётов по штурмовикам вражеским. Как могут, так и воюют, так и отстреливаются. Поредел тогда сильно флотский состав. На сколько, не скажу. Тут живым не до мёртвых. Убило, свалился в Дон - вот тебе и могилка.

24 июля мы Ростов оставили. Советские войска ушли за Дон. А судам куда деваться? Стали устьем речным отходить к Азовскому морю. Без прикрытия, сами по себе. Поход обречённых, говорили потом некоторые. Могли бы затопиться, команды снять на берег, но... И приказа не было, и ты же сам понимаешь, что такое корабль для моряка. Родина! То-то и оно.

Три дня, с 25 по 28 июля, шли до моря четыре последних корабля Отдельного Донского отряда. Черепашьим шагом, хлюпая колёсами по воде, отстреливаясь от самолётов и сухопутных вражеских частей, что уже стояли кое-где по правому речному берегу.

28 июля у лоцманского поста за городом Азовом, перед самым выходом в море, в жестоком бою погибла канонерская лодка «Серафимович».

«Железняков», где находился штаб отряда, и «Октябрь» были сильно повреждены. На «Ростов-Доне» к тому времени в живых почти никого не осталось, комендор Клевцов уже двое суток один стрелял из орудия.

Ещё произошло вот что. Всякое случается на войне. Всякое бывает. Рвётся металл, ломаются люди. Кроме героизма, всегда есть паника, неразбериха, ошибки, да и трусость есть, чего там! И чего больше, не поймёшь.

В том бою командир Донского отряда, находясь на «Железнякове», решил, что израненный корабль обречён, и дал команду личному составу высадиться на берег. Сошёл сам, увёл за собой капитана и ещё человек пятьдесят народу.

Да видать, нечётко отдавал приказы командир, и сойти поторопился. Потому как команда осталась и дралась дальше. В это время радисту удалось запросить артиллерийскую поддержку. С берега подошло небольшое подкрепление, вернулся и капитан.

Чуть погодя, когда всё же дошли до Ейска, капитана и ещё некоторых, кто ушёл с командиром отряда, судил военный трибунал. Всех, лишив чинов и званий, отправили в штрафные части. Капитан «Железнякова» так и погиб штрафником в 1944 году. Он был реабилитирован после смерти. Искупил вину, как тогда говорили. Ну а командир Отдельного Донского отряда осужден не был. Говорят, нашлось там, кому за него заступиться. Такая жизнь. Ты извини, брат, не буду я здесь фамилии тех людей выдавать. Дело прошлое, война уже всё списала и всех, кто прав, а кто виноват, наказала, наградила – отметила. Было такое. Чего же прятаться?

После боя 28 июля корабли, войдя в Азовское море, стали продвигаться к городу Ейску. Шли, используя малую речную осадку, по-над берегом, прикрывая огнём отступление сухопутных частей.

В том походе «Ростов-Доном» командовал лейтенант И.О. Рогальский. Славный был командир, боевой. И службу он закончил свою уже после войны, став крупным военачальником - контр-адмиралом Советского Военно-Морского флота.

Лодка горела, но команда тушила пожар и боролась за живучесть, пока комендоры отбивались от бомбардировщиков. Потом, в Ейске, экипаж насчитал на теле своего судёнышка 290 пробоин.

Покинув Дон, краснофлотцы Отдельного Донского отряда стали именоваться моряками Отдельного Кубанского отряда Азовской Военной флотилии.

В конце августа ростовские канонерки «Октябрь» и «Ростов-Дон» были заперты немецкими катерами в Темрюкском заливе.

Повреждённые, но оставшиеся на плаву лодки вступили в бой в дельте Кубани у станицы Варениковской. Они обеспечили переправу наших войск через реку на пути с Таманского полуострова в Краснодар.

Истерзанные в неравных боях донские колёсные буксиры в святых традициях Российского флота погибли, не сдаваясь. Когда немецкие танки вышли на кубанский берег, по приказу командования экипажи взорвали свои корабли, перешли на сушу и были затем сведены в отряд морской пехоты. Краснофлотцы ушли к Новороссийску.

Сама Азовская военная флотилия 5 сентября 1942 года была расформирована и включена в состав Новороссийского оборонительного района.

А канонерские лодки «Октябрь» и «Ростов-Дон» в последнем сражении залегли на неглубокое речное дно, закрыв своими разорванными телами путь фашистским катерам. Было это 22 августа 1942 года.

«Железняков»

«Монитор» в переводе с английского - «наблюдатель, контролёр». Относится это небольшое судно к классу низкобортных броненосных кораблей с мощным артиллерийским вооружением, преимущественно прибрежного или речного действия. Помощнее будет этот кораблик, чем канонерская лодка, но не особо, не особо, нет.

«Железняков» построили в Киеве, на судостроительном заводе «Ленинская кузница». Назван он был именем революционного героя-матроса Анатолия Григорьевича Железнякова, что командовал во время Гражданской войны бригадой красных бронепоездов и героически погиб в сражении.

Спустили судно на воду 27 октября 1936 года, определив служить сначала в Днепровскую военную флотилию, а потом в Дунайскую военную флотилию Черноморского флота.

В 1941 году, до того, как попасть к нам на Дон, «Железняков» успел с первого дня войны повоевать прямо на государственной границе, препятствуя врагу форсировать Дунай. Потом монитор, отступая с боями по морям и рекам, оказался в Ростове-на-Дону.

Его путь до города Ейска вместе с ростовскими канонерками нам известен. Лежать бы и ему на дне Темрюкского залива, если б не была его боевая судьба одной из самых счастливых и почётных корабельных судеб всего Советского Военно-Морского флота тех военных лет.

Давай-ка, братишка, вместе удивимся и порадуемся этой судьбе.

В Ейске, после донских боёв, «Железнякова» немного отремонтировали и снова поставили в строй. Он ушёл воевать к Ахтанизовскому лиману, драться у Темрюка и в низовьях Кубани. Дрался до последнего, пока немцы не захватили всё Азовское побережье. После того как по приказу были затоплены последние канонерские лодки – ростовские колёсные буксиры, «Железняков» получил тот же приказ - взрываться!

Но капитан А.Е. Харченко запросил у командования разрешения на самостоятельный прорыв в Чёрное море.

Монитор, обладавший боевыми качествами, вооружением, мощностью, быстроходностью, дальностью хода, хотел либо выйти к своим, либо погибнуть в бою, как положено военному российскому кораблю. Разрешение на смертельный поход было получено.

На самом выходе из гирла Кубани в Азовское море образовалась песчаная мель, намытая недавним штормом. А у самого моря стояла румынская батарея, она обнаружила монитор и открыла по нему огонь. «Железняковцы» ответным огнем подавили батарею, а пехоту выгнали из окопов. К этому времени в воздухе появилась вражеская авиация. Немецкие летчики приняли бегущих румын за советский десант и стали их бомбить. Пока происходила эта неразбериха, краснофлотцы на руках занесли якорь весом 250 кг за мель, на всю длину якорной цепи. Затем главный и вспомогательный двигатели были запущены на полную мощность по выборке якорной цепи брашпилем, а когда мощности не хватило, матросы вставили рычаги-вымбовки в звездочку брашпиля и, надрывая силы, затащили монитор в море.

К вечеру «Железняков» подошел к мысу Пеклы. В ожидании темноты корабль спрятался от немецкой авиации у затопленного земснаряда. Ночью задул сильный ветер и якорные цепи, державшие беглеца, лопнули. Монитор выбросило на мель, при этом он получил множественные пробоины днища корпуса, заклинило рули, винты от ударов о грунт потеряли каждый по две лопасти, гребные валы изогнулись. Теперь полузатопленный корабль мог иметь ход всего 3 узла.

Командир корабля А.Е. Харченко уже собирался запрашивать у командования приказ на оставление корабля. Но военный лоцман И.И. Иванов предложил отправить на земснаряд команду и добыть швартовочные тросы, запас которых мог на нем быть. Заведя эти тросы на монитор, можно было стянуть его с мели и пришвартовать к земснаряду, а потом произвести осмотр

повреждений. Так и поступили. Найденные на земснаряде тросы закрепили за палубные кнехты и корпусные конструкции «Железнякова». Затем вручную стали наматывать тросы через носовой шпиль.

Двое суток бились моряки с мелью, но всё-таки стащили свой корабль на чистую воду. На третий день монитор ошвартовался у земснаряда. Осмотр показал, что рули заклинило, корабль стал неуправляемым. Но неожиданно на помощь прибыли судоремонтники Керченской военно-морской базы. Они сделали для корабля деревянный руль. Он был длиной 3 метра и весил 200 кг. Сделали его за 5 дней на берегу в поселке Сенной из того, что было под руками. С самодельным рулём полузатопленный монитор смог дать ход в 3,5 узла.

30 августа послеполуночи моряки подошли к Керченскому проливу. Прикрывать прорыв монитора должна была батарея, расположенная на косе Чушка.

Наши артиллеристы захотели удостовериться, что монитор уже вошел в пролив, и подсветили его прожектором. Это раскрыло позицию корабля для противостоящей

немецкой батареи, которая тут же открыла огонь по монитору. Высланные советские катера сумели поставить дымовую завесу, под её прикрытием «Железняков» медленно пошел через пролив. Советская береговая артиллерия как могла, мешала немецкой вести огонь по проливу. В этот момент произошло прямое попадание

в башню главного калибра монитора. Пробить броню снаряд не смог, но были ранены несколько моряков. Лоцман Иванов предложил совершить неожиданный маневр и идти, пользуясь темнотой, к берегу, захваченному немецкими войсками. Тут же находился край минного заграждения, выставленного советскими кораблями. Командир принял решение.

Теперь немецкие орудия стреляли с перелётом, и, не видя корабля, попали в другой, уже затопленный пароход. Он загорелся, и противник, посчитав, что монитор потоплен, прекратил огонь.

«Железняков», единственный из кораблей Азовской военной флотилии, прорвался к своим.

Так закончился донской этап в судьбе этого знаменитого боевого корабля.

По чужой воде, по вражеским минным полям, под авианалётами и огнём береговых батарей, сквозь шторм, заскочив на мелководье и снявшись с мели, геройский монитор миновал Керченский пролив, вышел в Чёрное море и прибыл сначала в Геленджик, а потом в город Поти – одну из главных баз Черноморского флота!

После он воевал в районе Одессы и у берегов других черноморских городов, затем вернулся туда, откуда пришёл на Дон, - в Дунайскую военную флотилию. Участвовал в операциях по освобождению Болгарии, Румынии, Югославии и Венгрии. Отразил 127 воздушных атак, уничтожил 13 артиллерийских и миномётных батарей, 4 батальона пехоты, 2 склада боеприпасов. Победу встретил в Будапеште.

В целом, в ходе боёв монитор «Железняков» прошёл более сорока тысяч километров – расстояние, равное экватору. Его капитанами в разное время были: капитан-лейтенант А.С. Маринушкин (1938-1942); капитан-лейтенант А. Е. Харченко (1943—1944); старший лейтенант М.Я. Коган (1945).

После окончания Великой Отечественной войны «Железняков» долго оставался в строю. 11 марта 1958 года он был выведен из боевого состава и разоружён. 18 марта 1958 года получил обозначение ПСКЛ-4 и был превращён в плавучий склад. Вооружение монитора передали в Центральный военно-морской музей Ленинграда, его броневая башня с орудиями была установлена возле музея Суворова в Измаиле.

В 1965 году по просьбам общественных организаций корпус и вооружение «Железнякова» были переданы на ССЗ «Ленинская кузница», корабль был восстановлен и 10 июля 1967 года установлен на бетонном постаменте недалеко от судовой верфи.

Монитор «Железняков» продолжает жить и нести свой почётный пост, охраняя память обо всех погибших моряках-краснофлотцах.

«Донец»

Что ж, братишка. Расскажу тебе ещё одну, крайнюю, как у нас говорят, историю. Будет это небольшой рассказ о гражданском донском буксире по имени «Донец». Ты прости меня, что я то по-свойски с тобой беседую, то на официальный тон перехожу. Подробно и быстро всего своими словами не расскажешь, вот и приходится к документам обращаться. Тут ведь всё коротко, по-военному. Нет у нас с тобой такой цели - романы писать. А жаль, интересная и нужная могла бы получиться книжка.

Гражданских речников, когда бои начались, на службу не призывали. Они и так считались на военном положении. Воевали без погон.

«Донец» был буксиром того же класса, что и «Кренкель» с «Ростов-Доном». Только его, как война началась, не вооружили и в канонерскую лодку не переделали. Сказали: «надо», - он и пошёл с врагами сражаться. Стрелять не мог, но своё дело делал. Переправы обеспечивал у Лисок, Вёшенской и Калача, на левый берег отвозил эвакуированных жителей и ценное оборудование. На правый - боеприпасы и живую силу.

Не один «Донец» там трудился. Были и другие малые судёнышки. «Первое Мая», «Чекист», «Пережат», «Чапаев» - всех сейчас и не вспомнить. Вообще-то, «трудился» - это мягко сказано. Бомбили ведь тогда переправы сильно. Да и работёнка была, мягко говоря, не забалуешь. Сутками, под обстрелами и бомбёжкой, капитан «Донца» Князев не уходил с мостика. Да и остальные капитаны со своими командами на кораблях так же воевали.

Когда в районе Воронежа стало туго нашим войскам, «Донцу» поручили обеспечить переправу подкреплений на Верхнем Дону у станицы Галиевской близ Богучара. Остальные суда переправляли войска у пристани Белогорье, рядом с Павловском. Там, когда немецкие танки прорвались и вышли к донскому берегу, речники затопили свои суда и пешим порядком, вместе с отступающими войсками, двинулись к Калачу.

Князев же на своём «Донце» сумел прорваться к Калачу водным путём, сохранив корабль. Здесь, в Калаче, наплавная переправа через Дон была разбита. Технику, оборудование и раненых переправляли к железнодорожной станции только небольшими судёнышками и на лодках. «Донец» пришёл на помощь. Под непрекращающимися налётами фашистской авиации речники делали своё дело. Когда фронт подошёл к Дону вплотную, на пристани уже не осталось грузов.

Все суда были затоплены, их команды уходили в сторону Сталинграда. Но Князев со своими матросами оставался на «Донце». Люди породнились с кораблём, как с кровным братом, и не бросили его. «Донец» уходил вниз по реке. Когда в него попала первая бомба и повредила машинное отделение, кочегар Красовский за секунды выгреб уголь из топки, не дав взорваться котлам. Раненый буксир продолжал двигаться по течению, пока вторая бомба не пробила его палубу и днище. Оставшиеся в живых капитан Князев, механик Николаев и кочегар Красовский бросились в воду и, доплыв до берега, увидели, как их родной «Донец» затонул, опрокинувшись на правый борт.

После были другие бои, была Победа, были награды. Остались потери и раны. И память о донских речниках, о малых и больших кораблях Ростовского флота. Её нужно хранить вечно, иначе, если забудем о своих героических отцах и дедах, то какими же мы тогда будем людьми?

Правда, братишка?

ВСПОМНИ

РОСТОВ!

НАСЛЕДИЕ

КУПЦОВ ПАРАМОНОВЫХ.

А бывал ли кто из читающего люда на Верхнем Дону? Так, не проездом, а по-настоящему? Да где там!

Дня на два-три уйти в степь. Пусть летом, не зимой, пусть. Нет. Маета одна. Нечего, скажу я вам, там нынче делать. Жара, марево сизое звенит над головою. Полно всякой зудящей твари, что лезет в лицо, в глаза и за шиворот, не давая покоя даже в тени. Да и тени этой не сыскать.

Бьёт через рубаху насквозь злая августовская муха. Чует она запах человеческого пота. Поджидает прохожего, сидя на жёлтой метёлке донника-переростка сбочь дороги, что исподволь ведёт в давнее прошлое. Медленно тянется, шуршит наклонёнными книзу сухими стеблями не выбитая ещё налысо, не утрамбованная до глухого звона узкими ободьями колёс одинокая целинная тропка.

Да что там муха? Прилетит незаметно на голое тело овод, похожий на старую свинцовую пулю с оловянными плосками вместо глаз, да лупанёт жалом своим словно плетью, так что сам себя, взыв, наотмашь треснешь с размаху по ужаленному месту. Нет, не убьёшь овода, больно прыток разбойник. Только долго будешь досадливо кряхтеть потом, потирая покрасневшее пятно на коже, нехорошими словами на всю степь поминая улетевшего обидчика.

Вот таким примерно неспешным манером, году в 1830-м, чуть раньше или чуть позже, ехал диким полем казак Трофим Парамонов. Куда и откуда он ехал, неизвестно, но донесла молва до наших дней такую историю, будто нашёл он золото на пути. В мешке с добычей, прямо на земле, говорят, лежало разбойничье золотишко, нечаянно оброненное.

Перекрестился казак двоеперстно, так как принадлежал он в духовном мире своём к старообрядцам и золото поднял. Даже, люди рассказывают, свой мешок с известью взамен чужого найденного с арбы сбросил. Дескать, вернутся разбойнички за потерей, глядь, а добыча в известь превратилась, стало быть, наказал их Господь за лиходейство.

Так было или нет, кто его знает? Всякое несли. Болтали ещё, будто сам Парамонов с кистенём по камышам прибрежным да в буераках степных грешным делом душегубствовал. С тех нечистых денежек и поднял свою торговлю, а потом, мол, всю жизнь боженьку задабривал. Многим нравятся жуткие сплетни, вот и клепают абы что. И про Трофима, и про сына его Елпидифора такое плели. Но...

Врали люди много тогда. Теперь врут ещё больше.

А правды мало. Мало. Может быть, сейчас она - правда - вся наружу и появится.

Старый обряд

Ростовских купцов Парамоновых сегодня, бывает, называют староверами по отношению к православной церкви. Очень советую тем, кто хочет дотошнее разобраться в вопросах русской веры, самостоятельно изучить различия между староверами и старообрядцами. Можно удивляться, но это далеко не одно и то же. Думаю, точнее будет назвать семью наших героев старообрядческой и не задерживать больше на данном противоречивом моменте отдельного внимания, потому что, собственно, объединяют староверов и старообрядцев общие национальные корни и вера в высокие идеалы человеческой жизни.

«Не собирайте себе сокровищ на земле, где червь и тля истребляют и где воры подкапывают и крадут. Собирайте же себе сокровища на небе, где ни червь, ни тля не истребляют и где воры не подкапывают и не крадут. Ибо где сокровище ваше, там будет и сердце ваше».

Пусть эта древняя духовная заповедь и станет эпиграфом к теме нашего рассказа о взлёте, упорстве и вере, о бережливости и щедрости, о

гениальности и простоте, о трудолюбии, смекалке, успехе, судьбе, несправедливости, падении и стойкости.

Начало

Я не нашёл на дореволюционных картах обозначения места хутора Парамонова, откуда, по некоторым утверждениям, вышли родом наши герои. И это был первый, в длинной череде несоответствий, исторический

«ляп», с которым мне пришлось столкнуться.

Нет такого поселения и в списке от 1918 года всего Нижне-Чирского юрта Второго Донского округа с центром в станице Нижне-Чирской, что считается малой парамоновской родиной. Не нашлось его названия и в более ранних церковных документах.

Сегодня современный хутор Парамонов существует в Морозовском районе Ростовской области, ещё один его тёзка находится совсем рядом с городом Волгодонском. Ну а настоящий хутор «в сорока верстах от станицы», о котором говорят историки, может быть, и вовсе не существовал, а возможно, просто исчез, стёрся с лица земли после того, как казаки переехали в станицу, и ныне прах его лежит на дне Цимлянского водохранилища. Честно скажу, что это самое безобидное расхождение очевидности с вымыслом в истории замечательной фамилии, произошедшей, кстати, от церковного, календарного имени Парамон, что означает твёрдость, надёжность и веру. Здесь уж у нас всё сходится!

Парамоновых на Дону было много. Были и ещё купцы с такой фамилией. Но нас-то интересует всего одна семья, известная всей России и миру.

Чир – река небольшая, ещё меньше и маловодней его приток Быстрик. В двух с половиной верстах от Дона, где сливаются обе эти речки, в 1637 году и была основана одна из старейших станиц Всевеликого Войска Донского – Нижне-Чирская.

В летнюю сушь воды в Чире - по колено воробью, зато весной, в половодье – подходи к пристани, грузи баржи товаром, каким хочешь, и плыви себе куда надо, торгуй.

Однако не в чести был купеческий промысел у вольных казаков. Конь у тебя, оружие, земли - немеряно, скотина домашняя. Нет войны - паши, сей, собирай что вырастил, продавай лишнее, рожай детей, радуйся.

Дочек – замуж потом. А сыновей, скопив им на строевых коней и положенную казачью справу, сначала отправляй на цареву службу, потом жди удалцов с войны. Да и сам, как только позовут, обмундируйся, седлай коня, и марш-марш намётом, за царя-батюшку и за святую Русь биться- сражаться. Ведь войн на Руси и тогда в избытке было, и сейчас хватает.

Так что не к лицу казаку стоять за прилавком, бабам свечки и отрезы на платья продавая. Пусть с этим делом жида, хохлы да кацапы управляются.

Только вот старообрядцы по-своему всегда поступить норовят. Им и на веру старую денег не жаль. Чем торговля не промысел? Да, казаки – они люди вольные, ничего им и не скажешь.

Так и вступил ровно двести лет назад, в 1817 году, первый из Парамоновых, Ларион Иванович, в Общество донских торговых казаков по станице Нижне-Чирской. А за ним и брат его младший, видать, тот самый, что будто бы золото нашёл, Трофим Иванович Парамонов, в 1829 году туда же записался. Вот он-то, Трофим Иванович, нам и нужен, от него виться родословной верёвочке.

Трофим родил Елпидифора – того, самого знаменитого из всего рода. Роженицу как звали, уже и не помнит никто. Знали бы, кем станет тот карапуз, так накрепко бы запомнили и имя матери его, и дату рождения. Да и книгу ту староцерковную, куда запись делали, лучше бы сохраняли. А то не поймёшь, ей-богу, когда появился на свет человек. То ли в 1840 году, то ли раньше двумя годами, то ли позже.

В общем, считается, что в 1840 году родился Елпидифор в небогатой семье лавочника, казака–старообрядца, торговца «красным товаром». Так мануфактуру тогда называли.

До сих пор многие думают, что мануфактура - это ткань, сделанная на фабрике. Ан нет! Всё, что ручным трудом на фабриках и заводах делается, то мануфактура и есть. «Красный» он, этот товар, потому что ходовой. А это значит, Трофим Парамонов всякой всячиной торговал, в любом дворе нужной. Видать, мало оказалось того золотишка в разбойничьем-то мешке, да и был ли мешок, если не особо жировала семья на торговых харчах.

Младенца назвали согласно церковному календарю Елпидифором. Что означает – Надеждоносец. И в точку попали. По всему видать, надежды были большие. Но вряд ли даже думать могли родители, что сынок их, Елпидифор Трофимович, такое для всей семьи учинит, когда повзрослеет, что не только вся Россия, но и весь мир узнает о казаках Парамоновых.

Станица Нижне-Чирская по нынешним меркам была тогда не особо многолюдной. Может, две тысячи человек с небольшим. Дворов двести пятьдесят по тем временам. Одним словом, на мануфактуре сильно не разбежишься. Конкуренция опять же.

А ещё, как утверждают многие источники, не успел Елпидифор во второй класс церковно-приходской школы перейти, как папаша его, Трофим Иванович, приказал долго жить и отдал богу душу. Пришлось мальцу учёбу бросить, да идти мамке в торговле и по хозяйству помогать.

Отсюда видно, почему нынешние историки называют его малограмотным. А я снова не соглашусь. Штампы, господа, одни штампы!

Образование

Не был он малограмотным, сдаётся мне. Ведь в семьях старообрядцев грамота входила в умы вместе с молитвой, что проникала в детские души с самого рождения. Со словами отца, с церковным пением матери под

иконами. И азбука старославянская длиннее нынешней, и учили её детки чуть ли не с той поры, как начинали разговаривать.

Основные книги для домашней молитвы - Псалтырь, Часослов, Часовник, Шестоднев. Обязательно ещё для богослужения нужно знать Апостол, Евангелие и Библию, острожского издания Ивана Федорова. Попробуй-ка, не ответь деду, что на какой странице писано, не прочитай наизусть святую заповедь. Нет, пороть не будут, и в угол коленками на горox не поставят. Не принято так у старообрядцев с детьми поступать. По-иному как-то всегда обходились. Совестьили, что ли? Как - не знаю, но пронимало детвору. Говорят, всё больше своим примером старшие младших воспитывали, сразу с ними как со взрослыми обращались. Оттого и детвора росла сметливой и самостоятельной. Мальчишка к 13 годам мог за отца сработать. Ну а со счётом у Елпидифора, в торговой-то семье, «с пелёнок» всё в порядке было. Как же их сосчитать неправильно, денежки-то? Отродясь не бывало такого! Домашнее было у него образование, домашнее!

Старообрядцы и сейчас не шибко мирские школы жалуют, а тогда и подавно. И как мальчишка-старообрядец, воспитанный в духе древлеправославного благочестия, учился бы в школе при новообрядческой, инославной церкви, изучал бы Закон Божий и церковное пение отринутой предками веры? Да вы в своём уме, господа «историки», хочу я вас спросить?

Ладно, не знаю какой, но бог с вами. Так вы бы хоть людям объяснили, что церковно-приходские школы при новообрядческих, никонианских, т.е. современных церквях, стали массово формироваться в России только на рубеже 1860-1870 годов.

Только в 1884 году, когда Елпидифору Трофимовичу исполнилось, я извиняюсь, 44 года, были изданы «Правила о церковно-приходских школах». По ним создавались одноклассные (двухгодичные) и двухклассные (четырёхгодичные) церковно-приходские школы. С начала

XX века они стали, соответственно, одноклассными – трёх-, и двухклассными – пятигодовичными церковно-приходскими школами. В одноклассных изучали Закон Божий, церковное пение, письмо, арифметику, чтение. В двухклассных школах, помимо перечисленного, изучалась история и некоторые другие предметы.

И какой такой один класс церковно-приходской школы, господа? Спасибо вам, и низкий поклон за второй исторический «ляп» в нашем общем деле.

Или, может, всё же соизволите растолковать, что к чему?

Если попытаетесь, то попрошу учесть, что как раз во времена отрочества Елпидифора Парамонова, во 2-й четверти XIX века с началом царствования Николая I (1825-1855) старообрядческие школы, хоть и без одобрения государственной власти, но кое-где существовавшие ранее, были запрещены вовсе. В результате чего множество русских людей было лишено элементарного образования. До 60-х годов XIX века дети староверов обучались в секретных, нелегальных школах. Установленных программ там не было, и курс обучения определялся возможностями преподавателя.

Думается мне, что и такие подпольные школы могли существовать только в многочисленных старообрядческих общинах, например, где-нибудь в Сибири, а не в разноплеменной донской казачьей станице.

Поэтому всё буквально указывает на то, что Елпидифор Парамонов школьного обучения не проходил, но получил достойное домашнее воспитание и образование. Следовательно, он мог считаться в те времена человеком вполне грамотным, по крайней мере, для своего сословия. Тем более что невежественным его не назовёшь, потому как вера и духовность пытливому уму всегда откроют светлую дорогу в будущее.

Дело

Отцово наследство Елпидифор поделил со старшим родным братом Иваном.

Тот брат, Иван Трофимович, со временем также основал купеческую династию, вполне успешную, хоть и не настолько знаменитую. Было там четверо племянников Елпидифора, сыновья Ивана: Александр, Филипп, Иван и Фёдор. Двое из них, Александр и Иван, наверное, не без помощи родного дяди, в начале XX века основали в Ростове торгово-промышленное товарищество «Братья Парамоновы». Был известен в то время ещё один Парамонов - Алексей Иванович, удачливый и успешный новочеркасский купчина. Степень его родства с нашими героями определена слабо.

Вообще сведения об этих родственниках я не проверял. Они показались мне вполне достоверными. Так что, за что купил, за то и продаю.

Тем более не суть.

Решено. С небольшой мануфактурной лавки, поделенной пополам со старшим братом, началась парамоновская торговая империя.

Обратимся к Википедии. Её многие наши современники считают ипостасью достоверной информации.

И сразу ещё один «ляп», кажется, третий по счёту. Писано там, что двадцати лет от роду Елпидифор «в 1860 г. принял купеческую присягу, а в 1863 г. вступил в Общество торговых казаков с объявленным капиталом в 2000 рублей».

О какой купеческой присяге идёт речь, непонятно, ведь для того чтобы вступить в самую младшую, третью купеческую гильдию, кандидату необходимо было обладать капиталом в 8 000 рублей. Да и самой купеческой присяги единого государственного образца, насколько я разобрался в данном деле, не существовало. Её давали купцы, по желанию вступавшие в различные купеческие общества и собрания, имеющие свои собственные уставы. Дальше - больше.

Скорее всего, уважаемые составители важнейшего информационного ресурса оговорились и речь идёт не о купеческой, а о казачьей присяге. Но её молодые казаки давали в 19 лет, находясь в приговорительном разряде, за два года до действительной службы, куда призывались в 21 год.

Если учесть путаницу с датой рождения Елпидифора Парамонова, поднатужась, можно согласиться с тем, что в 1863 году он вступил в Общество донских торговых казаков, для чего нужно было подтвердить обладание капиталом в 1 500 серебряных рублей, а не в 2 000, как пишут некоторые.

Никто из исследователей, чьи работы мне довелось изучить, даже не упоминает о том, что Елпидифор, принадлежа к казачьему сословию, обязан был призваться в казачье войско. Но он не служил, ведь торговые казаки, «не составляя никакого исключения из общей среды казачьего сословия, обязанного поголовной военной службой»... освобождались «от этой службы лишь на время, пока каждый лично за себя платит в войсковой доход установленный сбор». Заметьте, платит «лично за себя»! То есть Парамонов до конца призывного возраста оплачивал свою отсрочку от военной царской службы на вполне законном основании. Для чего ещё до вступления в призывной возраст он и стал членом Общества донских торговых казаков.

Помиримся на этом, уважаемые составители Википедии, хотя при встрече я всё же поинтересуюсь, с какого потолка иногда берутся ваши «исторические данные».

Итак, Дело. С большой буквы. Парамонов начинает развивать свою торговлю. Заметьте, я пока не называю его «купцом». Ведь чтобы добиться этого звания, он должен сначала заявить капитал в 8 000 рублей для 3-й гильдии, 20 000 для 2-й, и, наконец, 50 000 рублей дадут ему право именоваться купцом Елпидифором Трофимовичем Парамоновым первой, высшей гильдии.

А пока торговый казак-старообрядец начинает, попутно с мануфактурой, приторговывать лесом и молчаливо поглядывать на то, как заезжие издалека купцы скупают у местного казачества зерно. Червонное золото напоминает твёрдая донская пшеница, если брать её бережно в горсть и пересыпать из ладони в ладонь на свету закатных лучей щедрого южного солнца.

Не спеша, степенно, а по нынешним меркам - просто медленно, развивается парамоновское предприятие. Лет примерно в 25, точно сказать не получится, по известным причинам Елпидифор женится на единовёрке, чирской казачке Раисе Мефодьевне. Девичью фамилию этой достойнейшей женщины не удосужились донести до нас те источники, в которые мне пришлось окунуться. Но возможно, найдётся ещё фамилия? Может быть...

Говорят, что уже после женитьбы Парамонов стал всерьёз заниматься скупкой зерна на Верхнем Дону, а затем и по всей Области войска Донского, для чего устроил по Чиру и Дону собственные ссыпки - зерновые приёмные пункты. Поначалу сам строил амбары, таскал на спине тяжеленные мешки, оттачивал строгие правила сортировки зерна, условия его приёмки и оплаты, изучал и совершенствовал способы хранения и переработки, налаживал торговые связи, растил капитал, зарабатывал звание и доброе купеческое имя, своими руками закладывая прочное основание собственной империи.

Ростовский причал

Ростовский причал

Многочисленные источники утверждают, что семья Парамоновых перебралась в Ростов-на-Дону в 1881 году. Поверим. И обратим внимание на то, что вся семья сразу совершила этот переезд. Вроде бы и незаметная

деталь, но как она соответствует тому портрету, который только начинает появляться на полотне нашего восприятия. Старообрядческая семья. Единая и неделимая. Оставить её даже на время, чтобы без помех обосноваться в шумном городе - такого Парамонов совершить не может.

Разумеется, переселение происходит не с бухты-барахты. У купца первой к тому времени гильдии раскинута широкая торговая сеть по всему южному краю. Переезд необходим для развития дела.

По судоходным донским притокам, на Дону и в самом Ростове уже построено 15 крупных зерновых ссыпок. Туда сдают казаки зерно по одной цене, и совсем за другие деньги растекается оно в трюмах речных судов по разным городам и странам. Уже до переезда Парамонов владеет шестью баржами, они могут вереницей следовать за принадлежащим ему собственным пароходом. Стоимость этого небольшого флота превышает 150 000 рублей. И это только начало!

Вернёмся к семейному переезду. Дети. Назовём их и забудем на время, чтобы не нарушать ход истории. Будем последовательны в своём рассказе. Парамонов Пётр Елпидифорович (1869-1940).

Парамонов Николай Елпидифорович (1876-1951).

Парамонова Любовь Елпидифоровна (1877-1947).

Парамонова Агния Елпидифоровна (1877-1956).

К 1881 году, на момент переезда, им исполнилось: Петру 12, Николаю 5, погодкам-девочкам, Любви и Агнии по 4 года. Отцу, Елпидифору Трофимовичу, был 41 год. Зрелый возраст, расцвет мужской силы, время больших дел, смелых замыслов и далеко идущих планов. Покой домашнего очага свято хранит единственная любимая женщина Раиса Мефодьевна.

Для того чтобы получить достойное светское образование, дети вовремя оказываются в крупном современном городе. Парамонов вовсе не ретроград. На основе заповедей старообрядческой веры он воспитывает

своих наследников в прогрессивном духе развивающегося капиталистического общества.

Но я увлёкся. Вернёмся к Делу.

Только в 1887 году, через шесть лет после переезда Парамоновых, Ростовский-на-Дону уезд был передан из Екатеринославской губернии в Область войска Донского, и Ростов-на-Дону стал центром Ростовского округа. До этого торговый город был чужеродной средой для приезжего казака. Там попросту не действовали никакие сословные казачьи привилегии. На равных, а зачастую и среди более сильных конкурентов приходилось Парамонову отстаивать и расширять границы своих интересов.

Традиционно сильными были позиции этнических групп. Еврейское мелкое и среднее предпринимательство процветало под патронажем богатых единоверцев. Иностранные негодянты охотно кредитовались российскими банками, зачастую во вред развитию отечественной торговли. Ростовские армянские купцы стеной стояли на страже своего благополучия. Центральный российский капитал с интересом поглядывал в сторону бурно растущего города и жёстко требовал подчинения.

Сейчас я поймал себя на мысли, что нечаянно и очень похоже нарисовал общую картину нынешнего ростовского бизнеса. Прошу прощения, это само получилось.

Коммерция и предпринимательство испокон веков были неласковой и суровой, холодной средой для любого претендента на торговое счастье. Не утонуть, не быть утопленным в пучине конкурентных противоречий, оставаться на плаву и двигаться вперёд - на это были способны сильнейшие. Такие, как Елпидифор Трофимович Парамонов.

И снова я хочу добавить отчётливый штрих к его портрету. Стальная купеческая хватка, твёрдость в конкурентной борьбе, строгость и принципиальность, способность рушить отжившее старое и видеть,

создавать необходимое новое, умение манипулировать интересами множества людей, подчинять их своей воле были основаны у Парамонова на заветах веры, на истинных моральных понятиях и принципах.

Нет, что вы, я не собираюсь делать из него святого. Как говорится, «бросьте в меня камень». Но то, что Парамоновы были достойнейшими людьми своего времени и настоящими отцами нашего города, докажу. Можете не сомневаться.

Империя Елпидифора Парамонова

В Ростове-на-Дону рост парамоновского дела не изменил своего степенного, медлительного (по нашим временам), но уверенного темпа. Неспешно и основательно, видимо, на века, Елпидифор Трофимович строит свою империю.

Все свободные средства вкладываются в семейное предприятие, которое уже смело можно называть концерном. Туда уже входят зернозаготовительная, транспортная судоходная, пассажирская судоходная, мукомольная, горно-угольная и ещё другие второстепенные, вспомогательные компании.

Свое родовое гнездо - шикарный особняк на ул. Малой Садовой, ныне Суворова, 20/22, Парамонов приобретает только в 1894 году, через 13 лет после переезда в Ростов. Кстати, построил он этот дом или купил, я так и не смог понять из многочисленных, но разноречивых источников.

Сразу после обоснования в городе дальновидный купец покупает у вдовы И.С. Панченко несколько небольших шахт в восточной части Донецкого угольного бассейна. За короткое время, во многом благодаря сыну - Николаю Парамонову, эти угольные рудники станут одними из крупнейших предприятий по добыче антрацита на юге России и дадут толчок к развитию таких городов, как Новошахтинск и Шахты, крупного современного шахтёрского посёлка Артём. Наверное, даже сам Елпидифор

Трофимович не помышлял о таком прогрессе. Он просто хотел «возить своё зерно на своих пароходах», умел хорошо считать деньги и не боялся их вкладывать в новые, зачастую рискованные предприятия.

То есть, переходя на язык современной экономики, на Дону создавался первый концерн, или подчинённая одному руководителю группа компаний с замкнутым циклом производства и самообеспечения. Закупка зерна, транспортировка его к месту хранения, переработка в муку и отправка продукта потребителю происходили с использованием собственных транспортных средств и энергоресурсов. Посреднические расходы сводились к нулю, империя набирала обороты.

Мукомольным производством в Ростове Парамонов начинает заниматься не сразу. Я видел современную фотографию его мельницы в Нижне-Чирской станице. Это здание, оказывается, прекрасно сохранилось. Но лишь в 1890 году (обратим внимание, только через девять лет после своего обоснования в Ростове) Елпидифор Трофимович покупает для себя первую вальцовую мельницу у предпринимателя Маргалаки, грека по национальности.

На всякий случай я давно хотел попросить прощения у дотошного читателя, до сих пор не разочарованного моим письмом, за возможное неправильное произнесение имён и фамилий персонажей нашей истории. Если мне когда-нибудь удастся сесть за более подробное жизнеописание пути Парамоновской династии, я обещаю не допускать ошибок ни в фамилиях, ни в других документальных названиях и сведениях. Ну а сегодня, за неимением времени, просто простите.

Итак, мельница. Именно благодаря ей фамилия Парамоновых вскоре прозвучит на весь мир. Ростовских купцов-старообрядцев Елпидифора и его сыновей будут называть хлебными королями России, а Ростов-на-Дону, благодаря их трудам, станет именоваться амбаром империи.

Мельница Парамонова

Эта глава заслуживает нашего особого внимания. Словно первая дубовая свая в основании ростовской набережной, навечно впечатана история парамоновской мельницы в скрижали городской истории.

Честное слово, не хочется начинать эту часть рассказа с развенчивания очередной сплетни. Но надуманная история о карточном выигрыше сегодня настолько популярна, что практически стала достоянием устного городского фольклора. Её взхлёб и наперегонки, в красках и диалогах, некоторые местные экскурсоводы стараются рассказывать всем желающим.

Вы разберитесь между собой, господа. Выйдите, если нужно, за уголок, потолкуйте с глазу на глаз, и решите, где в огороде дядька, а в Киеве бузина. Затем, отряхнув с себя поднятую в процессе переговоров пыль веков, объясните нам, как мог Парамонов, купив у грека Маргалаки в 1890 году свою первую мельницу, выиграть её в карты у единоверца- старообрядца купца Петра Фёдоровича Посохова годом раньше, в 1889 году.

Причём, по вашим же словам, мельница Маргалаки была небольшой, а посоховская по тем временам - огромной и самой современной. Если учесть тот факт, что староцерковные каноны запрещали игру в карты своим адептам, а среди старообрядцев забава эта считалась бесовской и грешной, то вам, мои дорогие рассказчики, вряд ли удастся правильно и внятно всё это растолковать.

Внесу свои пять копеек в общую копилку версий и мнений.

Скомпилировав в уме иногда противоположные, но тем не менее авторитетные мнения своих оппонентов, добавив к ним личные интуитивные гипотезы, берусь предположить следующее.

Если отбросить неразбериху в датах, то сначала Парамонов купил небольшую мельницу Маргалаки. Освоив местную специфику мучного

дела, поняв его перспективы и выгоды, он чуть погодя приобрёл посоховское производство. Причём дело между двумя купцами- единоверцами для общей выгоды держалось в строгой тайне и предалось огласке уже после смены вывески с именем старого владельца.

И Пётр Фёдорович, и Елпидифор Трофимович умели вести дела и соблюдать верность честному купеческому слову. Посохов был богатым, уважаемым в Ростове человеком, депутатом, как тогда говорили, гласным городской Думы. Есть мнение, что Мельничный спуск ещё при жизни купца стал именоваться Посоховским из-за того, что там располагались обширные территории его владений. Только в 1925 году, при новой, изменившей всё власти спуск снова стал Мельничным, а Парамоновская мельница стала Мельницей № 1 Союзхлеба (позже - «Государственная мельница № 1»).

Мельница Маргалаки, я думаю, также входила в концерн Парамонова, мирно работая на его процветание, находясь тут же, на улице Береговой, неподалёку от Посоховского спуска.

«Парамоновские» склады. Развенчанная легенда

Рядом с этими двумя мукомольными предприятиями в тот же период времени, по рассказам нынешних «знатоков», Парамонов выстроил свои знаменитые склады. Их заброшенные скелеты, признанные в конце прошлого века памятниками архитектуры, до сих пор тревожат городскую общественность своей нерешённой, неприкаянной, многострадальной судьбой.

Уверяю вас - мало кто в городе знает, что эти памятные развалины, накрепко вросшие в сознание современных ростовчан как «Парамоновские», имеют к самим Парамоновым только косвенное отношение.

Данные заслуженного краеведа, доктора исторических наук Ф.И. Поташева заставляют нас проститься с ещё одним, наверное, самым укоренившимся в народе ростовским мифом.

«В постановлении городской Думы от 28 января 1898 года чётко указаны как расположение арендуемой Е.Т. Парамоновым пристани, так и муниципальная принадлежность арендуемых им же береговых складов. Дума разрешила причал судов и пароходов «к пристани Е.Т. Парамонова, находящейся на берегу Дона против городских кирпичных магазинов», то есть – складов! Таких амбаров-складов, являвшихся муниципальной, а не частной собственностью, было на берегу пятнадцать – от максимовских и пастуховских складов у Богатого Колодезя до Таганрогского спуска. Их в разные времена арендовали разные люди. В документах Ростовской Думы эти склады именовались городскими и никогда не назывались парамоновскими».

Ф.И. Поташев «Град Ростов»

А в конце позапрошлого века это были великолепные по архитектуре мощные капитальные строения, где находчивость и инженерная смелость позволили людям создать уникальную систему охлаждения зернохранилищ с использованием природных родниковых вод.

Парамоновские коты

К слову сказать, есть ещё одна достоверная, на мой взгляд, легенда, почти забытая всеми. Она хранит память о знаменитых парамоновских котах. Дескать, хвостатые свирепые охранники купеческого добра, стерегущие зерно от прожорливых крыс, повели свою родословную от парочки диких камышовых котов, привезенных Елпидифором из родных мест, с Верхнего Дона. Управиться с этими кровожадными тварями мог только старый сторож – то ли колдун, то ли разбойник. Он и устраивал иногда за деньги показательные бои котов с крысами. Бурлаки и грузчики

делали ставки на то, сколько крыс успеет задушить кот, прежде чем ослабеет. Говорят, что и сегодня некоторые ростовские домашние коты - обитатели прибрежной жилой зоны, отличаются мощной статью, охотничьей злобой и дурным бандитским нравом. Не иначе - гены.

Чувствую, что если дальше начну раскручивать сюжет, то не удержусь и стану привирать не хуже своих коллег-фантазёров, а потому остановлюсь вовремя.

Плоды трудов

Через семь лет, в 1896 году большой пожар уничтожает именно ту большую мельницу, которая досталась Парамонову от Посохова. Но и это драматическое событие происходит как будто на руку парамоновскому гению. Он смело переводит неудачи в перспективы и на месте пожарища за два года возводит новую, современную, оборудованную по последнему слову техники шестиэтажную мельницу. Её можно именовать мукомольным заводом, ведь там производится до ста тонн муки в сутки. Это предприятие в своей отрасли по величине является первым в Ростове и вторым в России.

Ещё до постройки новой мельницы марка парамоновской муки становится известной и в российском государстве, и во всём мире. И дело не только в технических новшествах. Ведь качество муки в основном зависит от свойств зерна. От его сортности, условий выращивания и хранения. От множества иных причин.

Почётная золотая медаль международной сельскохозяйственной Парижской выставки стоит Парамоновым длительного труда, научного подхода к аграрному производству, оправданного риска, порядочных отношений с верными поставщиками и один бог знает, каких ещё усилий. Их предпринимательский талант получает признание в России, Грузии, Прибалтике, в Италии, Германии, Греции, Турции, на Балканах...

Благодаря Елпидифору Парамонову и сыновьям, продолжившим после смерти отца его дело, в пределах новой мельницы строится целый микрорайон, объединяющий несколько городских кварталов. В нём, кроме самой мельницы, контор, складов и вспомогательных служб, построенная за счёт владельцев библиотека, школа, больница, казармы для холостых и домики для семейных рабочих, бесплатные для своего персонала образцовые столовые и бани. В народном доме, это что-то вроде современного клуба - учат грамоте взрослых рабочих, читают лекции, там же работает Общество трезвости.

Невольно хочется сравнить отношение Парамоновых к собственному делу и к своим работникам с «деловыми» взглядами современных бизнесменов, а также чиновных ревнителей благополучия государственного бюджета. Думаю, понятно, в чью сторону склониться чаша весов справедливости.

Но вернёмся в прошлое. Мы ещё подойдём к теме развития Парамоновыми донского судоходства и судостроения, к их небывалой благотворительности и подвижничеству. Но сначала закончим свой рассказ о мельнице.

Трагедия 7 февраля

Прошли эпохальные события 1917 года. Они разрушили вековые устои традиционной российской государственной власти, а мельница Парамонова стала служить новым «народным» хозяевам.

Мощное производство, благодаря таланту своих создателей, служило людям до 1930 года. Разумеется, после Гражданской войны, во время борьбы с голодом и разрухой, мало кто думал о правилах эксплуатации, техническом обслуживании и проведении профилактических ремонтов оборудования. Работающие на износ механизмы должны были когда-то выйти из строя. Это случилось ночью 7-го февраля.

Дальше я буду описывать события, используя подробную информацию, размещённую на уважаемом всеми краеведческом сайте «Ростовский словарь». Виктории Галустян удалось передать нам рассказ очевидца той катастрофы - Касьяна Касьяновича Шакирова. Чтобы окончательно не потерять авторство, постараюсь придать дополнительную образность трагическому сюжету.

Февраль. Холодный, пронзительный ветер стелет белёсую снежную позёмку по донскому льду. Десять лет назад в такую же холодную зиму изгнана из Ростова белая армия. Вместе с разбитым воинством ушли многие. Ушли на чужбину российские люди, несогласные с кровавым переделом своей жизни. Ушли. Дворяне, предприниматели, интеллигенты. На последнем своём пароходе «Принцип» уплыли навсегда из России купцы Парамоновы.

Осталась мельница и ещё многое - всё, что было подарено городу.

Новое государство хотело есть. Есть хотели обездоленные революцией и войной русские люди. Мельница работала для людей, она давала им то, чего от неё требовали. Давала главное - хлеб.

На износ работающие машины сотрясались от натуги. Запасные части к ним не присылала злая, ополчившаяся на новый большевистский порядок Европа. Многие инженеры и управляющие, спасая свои жизни и жизни семей, оказались эмигрантами.

Некому стало бережно, рачительно, по-хозяйски следить за производством. И некогда, некогда было останавливаться. Нужно кормить страну. Работа, работа круглосуточно. Работа.

Вентиляционная система вышла из строя, цеха давно не очищались от мучной пыли. Она была везде, проникала в поры, оседала на волосах и одежде, забивала лёгкие. К ней привыкли и не обращали внимания. Революционный порыв трудовых масс оставлял на потом досадные

неполадки прежнего производства. С этим строителям коммунизма можно было подождать.

Тридцать два года мельница честно работала. Последние десять лет работа вела её к гибели.

В тот вечер Касьян Шакиров по просьбе напарника поменялся с ним сменами и остался дома. И поэтому остался жив.

Мучная взвесь туманной пеленой окутывала цеха. Окна, хранившие тепло, были плотно закрыты. Зима. Критическая масса огнеопасной сухой пыли достигла роковой черты во время ночной пересменки. Никто теперь не скажет, случайная искра или непогасший огонёк папиросы стали детонатором для этой огромной бомбы.

Воздух, превращённый в гремучий газ, воспламенился. Взрывная волна разрушила перекрытия каменного шестиэтажного здания. Грохот этого взрыва услышал весь город. В прибрежной зоне в домах вылетели стёкла. Пылающий факел пронзил ночное небо, далеко озарив окрестности. Все рабочие, находившиеся в производственных цехах, погибли мгновенно, остальные оказались под завалами.

В машинно-котельном отделении взревели паровые котлы, энергетическая система главного здания была разрушена, и пар, не имея выхода, грозил новым сильнейшим взрывом. Смена кочегаров вступила в борьбу с огнём. Подсобка, где хранились инструменты и огнезащитная одежда, была уже охвачена пламенем.

Люди, обмотав чем попало ручки железных совков, голыми руками выгребли уголь из топок, остановив развитие катастрофы. Но и того, что произошло, хватало.

Тушить гигантский пожар сбежались люди. Ещё при старых хозяевах вокруг мельницы селились её рабочие и служащие. Они спасали и свои жилища, и место, что десятки лет давало им хлеб и работу. Пожар тушили несколько суток. Что-то из оборудования и зерновых запасов удалось спасти, но мельница перестала существовать.

К пожарным, взломав лёд, присоединился ледокольный буксир «Фанагория», легендарное в истории Ростовского порта судно. Своими насосами он стал подавать в брандспойты речную воду. Из города, посланные комендантом Беккером, прибыли вспомогательные команды. Примчались по вызову новочеркасские пожарные части. Сутками, пока пылали, а затем расчищались руины, не уходили и помогали спасать людей добровольцы.

Семьдесят человек погибло в огне. Больше сотни обожжённых и раненых извлекли из-под завалов. Пострадавших во время взрыва и тушения пожара лечили в клинике профессора Напалкова. Из других больниц туда доставили дополнительное оборудование, прислали персонал.

Крестовоздвиженское, Еврейское, Мусульманское, Новопоселенское кладбища Ростова приняли в свою мёрзлую землю на вечное поселение тела погибших на 1-ой Государственной мельнице. В 13-м квартале Братского кладбища над общей могилой двадцати восьми рабочих установлен гранитный обелиск с именами погребённых.

Несколько дней не смолкал по городу людской плач и траурный колёсный скрип повозок, развозивших гробы.

Механик Андрей Иванович Жадаев, организовавший тушение пожара в котельной, первым в истории Ростова-на-Дону получил орден Ленина. Видимо, награждение состоялось в мае, сразу же после учреждения этой высшей государственной награды Союза Советских Социалистических Республик Президиумом ЦИК СССР 6-го апреля 1930 года.

Отдавая дань уважения человеческому героизму, всё же нечаянно можно подумать о несовместимости драматизма страшной трагедии и торжественности факта вручения первого в Ростове ордена высшей советской категории.

Посоховский, Мельничный спуск властным указом был переименован в улицу 7 Февраля. Увековечение таким образом памяти о жестоком

несчастье в месте, населённом людьми, на мой взгляд, понесло печать тяжести и было не совсем осознанным и однозначным. Летом 2017 года ещё один страшный пожар охватил район злосчастной улицы. Пострадали многие жилища. То, что не сделали бомбёжки во время Великой Отечественной войны, сотворили языки пламени современного пожара. Они уничтожили почти все исторические здания парамоновских времён.

Я побывал в тех краях со своим другом-фотографом. В самом низу улицы 7 Февраля, за её пересечением с Нижнебульварной улицей, мы заметили красивый, старинный, осанистый дом. Он сохранился. Пожар только облизнул его своим языком, оставив следы копоти на древней кладке. Сегодня дом с важным достоинством несёт на себе почётный груз времени, несмотря на самодельные усовершенствования, сделанные жильцами для бытового удобства. Как мне удалось узнать позже, это строение по адресу: Нижнебульварная, 30, значится в охранном историческом перечне от 2002 года как «Дом для служащих мельницы Посохова 1879 года». Однако в новый перечень исторических памятников Ростова-на-Дону, утвержденный 27.11.2014 года, оно почему-то не вошло.

Наверное, про этот дом говорится в ростовской легенде. Будто Посохов, проиграв Парамонову сначала мельницу, в желании отыграться поставил на кон и его, но снова оказался в проигрыше. Однако своё отношение к этой сказке я уже высказал ранее.

Ничего не зная пока про дом, мы с товарищем стали его рассматривать и фотографировать. Я, оглядевшись, попытался отыскать поблизости человека, способного ответить на мои вопросы. Сначала мне навстречу из-за угла вывернул какой-то хипстер с огромными наушниками на голове. Он отмахнулся от моего «извините» и проследовал мимо. Затем я увидел старушку, но она замотала в ответ головой и сказала, что ничего не знает о купцах Парамоновых. И тут проходившая мимо женщина, услышав наш разговор, подошла и представилась праправнучкой управляющего

Парамоновской мельницей Николая Шигаева. Такие случаи необычайно редки и похожи на проведение.

К сожалению, моя собеседница не знала особенных подробностей ни о мельнице, ни о самом Посоховском доме, который народная молва назвала Парамоновским. По её словам, детей из дома в местной школе дразнили парамошками. Но мы всё же узнали от новой знакомой, что здание это было построено для жилья административных работников мельницы. Раньше там было всего восемь квартир, а потом, с приходом советской власти, они были поделены на коммуналки. Теперь там живёт большее количество семей.

Людская память – эфемерная субстанция. Никто из остальных встреченных нами на улице 7 Февраля жителей не сказал ничего нового.

По обрывистому, заросшему акацией спуску, мы с товарищем спустились ещё ниже к Дону и сделали несколько снимков заброшенного Крупяного завода. Он был построен вместо сгоревшей мельницы. Кое-где ещё можно разглядеть древние фрагменты её подсобных строений, но останков того, главного здания, нет уже и в помине. Однако окружающие трущобы и обветшавший заводской облик могут напомнить редкому заинтересованному прохожему и о старой Парамоновской мельнице, и о трагедии 7 Февраля 1930 года на Мельничном спуске.

Давайте теперь вернёмся на несколько шагов в прошлое. Сходим в тот Ростов, где Елпидифор Парамонов в рассвете сил создаёт и строит, растит и лелеет своё фамильное детище.

Флагман донского судоходства

Флагман - так обычно говорят о самом мощном судне. Оно выполняет особые функции и является лицом всей флотилии. На его борту находится командующий соединением кораблей и его должностной флаг.

Я хочу назвать флагманом самого Елпидифора Парамонова. Тем более это уместно и потому, что один из самых крупных кораблей его флотилии носил на борту надпись «Парамонов». Подлинных фотографий судна, к сожалению, не сохранилось. Этот красавец имел паровой двигатель, мощностью 150 лошадиных сил и 24 человека команды. Он был построен в Австрии в 1884 году.

Мы все помним, что Елпидифор Трофимович «приплыл» в Ростов из Нижне-Чирской всего на одном пароходе с шестью баржами. Посмотрим, как выросла судоходная отрасль его компании.

Уже в самом начале XX века Парамонов становится самым крупным судовладельцем на Дону. Его товарно-пассажирское и буксирное пароходство насчитывает 30 морских и речных судов, около ста барж! Отделения пароходства имеются в Калаче, в станицах Нижне-Чирской, Цимлянской, Романовской, Константиновской, на Волге и в Царицыне. Гудки его пароходов звучат в портах России и Европы. Их имена -

«Николай», «Амур», «Ростов», «Пётр», «Урал», «Днепр», «Цимла», «Москва», они говорят о величии и масштабах парамоновского дела.

Как заказчик Парамонов разрабатывает специальный тип сравнительно небольшого, но очень надёжного и удобного грузопассажирского судна. В народе его шутливо прозывают «елпидифорка», наверно, в силу того, что первый представитель этого корабельного семейства, построенный в Генуе, носил имя «Елпидифор». Такие пароходы, имевшие небольшую осадку, могли ходить и по реке, и по морю. Их стали выпускать на заводе Д.А. Пастухова в Ростове, в Таганрогских судоремонтных мастерских. В годы Первой мировой войны российское морское ведомство использовало эти суда для военно-транспортных перевозок.

Парамонов формирует и причальную линию Ростовского порта. Напротив его мельницы создаётся деревянная свайная набережная длиной 80

саженной, а около неё строятся пять металлических пакгаузов ёмкостью по 15 000 пудов каждый.

Нельзя обойти вниманием яркий пример зарождающегося в те времена донского маркетинга, основателем которого, судя по всему, также стал Елпидифор Трофимович.

Между ним и крупным судовладельцем И.С. Кошкиным, чьи пароходы обслуживали те же направления, что и парамоновские суда, возник острый конкурентный спор. Развернулась борьба за клиентов. Пароходы Кошкина и Парамонова отправлялись от пристаней Ростова-на-Дону и возили пассажиров вверх по Дону и вниз, к портам Азовского моря. Цены на билеты были примерно одинаковыми. Суда и у одного, и у другого предпринимателя касательно комфорта и быстроходности соответствовали стандартам того времени и мало чем отличались. В этой патовой для обеих сторон ситуации Парамонов делает простой до гениальности и необычный для того времени ход.

На пассажирских судах, принадлежащих Елпидифору Трофимовичу, пассажирам в качестве перекуса бесплатно предлагают отведать бутерброд с икрой и стакан крепкого горячего чая. Говорят, будто эта «безделица» в итоге нокаутировала Кошкина, в результате он перестал существовать как конкурент для Парамонова. Простой и яркий пример купеческой смекалки. Здесь в качестве небольшого отступления хочу, в силу своего ехидного буквоедства, опять вступить в спор с коллегами. Все они пишут, что бутерброды были с красной икрой. Я же почти уверен, икра была чёрной, добытой из рыб осетровых пород, коих в те времена в Дону водилось превеликое множество, стоила она тогда, по сравнению с нынешними временами, сущие копейки. Но это уже просто забавное расхождение во мнениях.

9 сентября 1894 г. Елпидифор Трофимович был избран в состав Комитета мореходных классов имени графа П.Е. Коцебу, открытых в городе ещё в

1876 г. Вместе с другими представителями комитета Е.Т. Парамонов добился разрешения у министерства финансов открыть при училище дальнего плавания приготовительную мореходную школу. А 27 июня 1902 г. Ростовская-на-Дону городская Дума избрала Елпидифора Трофимовича в члены попечительского комитета Ростовского-на-Дону мореходного училища дальнего плавания.

Как один из самых богатых людей своего времени, Елпидифор Трофимович самым активным образом участвовал в развитии Донского края и города Ростова-на-Дону. Он председательствовал в Комитете донских гирл, возглавлял Биржевой комитет, избирался заместителем председателя Ростовского комитета торговли и мануфактур, состоял членом учетно-ссудного комитета ростовской конторы государственного банка, был членом окружного попечительства детских приютов, бессменным гласным ростовской городской Думы. В 1908 г. Парамонов был награжден золотой медалью «За усердие».

Ранее, в 1884 г., он был назначен Войсковым Наказным атаманом почетным членом Попечительского Совета Новочеркасского Атаманского технического училища. За свою усердную деятельность на общественном поприще 7 ноября 1896 г. он был награжден золотой медалью для ношения на груди на Станиславской ленте, а в мае 1900 г. - золотой медалью для ношения на шее на Владимирской ленте от министерства Народного просвещения.

Конец – это только начало

В 1909 году его не стало. Великий предприниматель, общественный деятель, просветитель, прославившийся своей щедростью, умер мгновенно от болезни сердца, прямо в здании ростовской биржи 12 декабря. Было ему всего-навсего 69 лет.

По стране полетели телеграммы: «Ростов-на-Дону. Скончался торговый казак Е. Т. Парамонов, председатель местного Биржевого комитета, член многих общественных учреждений, владелец значительного пароходного предприятия, первого по оборотам на Дону хлеботоргового дела, миллионер и крупный благотворитель».

По завещанию Елпидифор оставил сыновьям имущество, которое сам оценил в 4,5 млн рублей, оговорив при этом, что необходимо «... раздать приказчикам, доверенным и вообще всем служащим 20 тыс. руб. Выдать обществу станицы Нижне-Чирской Донской области для устройства там какого-либо приюта или больницы 5 тыс. рублей. Выдать Ростову-на-Дону 50 тыс. рублей на училища и больницы в размере на каждое из них по усмотрению сыновей моих учредить две стипендии при Ростовском коммерческом училище, другую при Ростовской женской гимназии, для каковой цели внести на каждую стипендию по 4 тыс. рублей».

О масштабах благотворительности этого великого семейства я подробно упомяну в заключение своего рассказа. А пока скажу, что, по словам современников-очевидцев, на похороны Парамонова собрался «весь город». Сегодня на месте того кладбища, где упокоился Елпидифор Трофимович, стоит Дворец спорта, вокруг раскинулась небольшая парковая зона. Там ничего не напоминает о завершении жизненного пути великого человека, сделавшего для города так много. Да. Воистину, Ростов – ты сын неблагодарный!

Об этом нам ещё придётся вспомнить, а пока давайте перейдём к новой главе и познакомимся с жизнью сыновей Парамонова – Петра и Николая.

Но прежде сделаем то, чего до нас никто, наверное, по забывчивости, не сделал. Отдадим дань памяти и уважения Раисе Мефодьевне, жене Елпидифора Трофимовича, матери его детей. Незамеченная и неценённая историей роль этой достойной женщины в жизни великой семьи понятна каждому, кто знает цену материнской любви и супружеской верности. Мы

не ведаем, когда она ушла из жизни. Говорят, что раньше, чем муж. Спите спокойно, дорогая Раиса Мефодьевна.

«Богатство обязывает!»

Признаюсь, что младший Парамонов, Николай, со своей неуёмной, мятущейся натурой, гораздо ближе мне и интереснее, чем его степенный и умеренный в поступках старший брат Пётр. Но посмотрите. Оба брата, имея в основе своего воспитания прочное старообрядческое начало, не стали делить отцовское наследство. Они, сохранив незыблемость семейного уклада, в разы приумножили богатство, в той же степени развив и благотворительность.

Отец, уходя в мир иной, оставил наследникам капитал, который сам оценил в четыре с половиной миллиона рублей. Было это в 1909 году. К 1917 году, за восемь (!) лет Пётр и Николай увеличили семейное достояние до двадцати миллионов! Причём увеличение это было основано на росте и развитии самого Дела.

Пётр Парамонов (1869 - 1940)

Итак, братья не стали делить наследство. В 1911 году, развивая семейное предприятие, они зарегистрировали товарищество «Елпидифора Трофимовича Парамонова сыновья». Каким сыновьим уважением веет от этого названия!

Пётр, получивший образование в коммерческом училище, всегда находился при отце и знал все тонкости руководства огромной компанией. Он и возглавил новое правление.

По завещанию, составленному отцом в 1906 году, старшему сыну отошла и большая часть наследства: «Петру, как старшему и более потрудившемуся в моих делах, назначаю шестьдесят процентов». Но мы видим, что такое

распределение капитала никак не сказалось на братских взаимоотношениях.

Пётр руководил той частью предприятия, где оказались мельница, зерновые ссыпки, банк и пароходство. Николаю досталась угольная отрасль. Такое разделение стало оптимальным. Отец смог, уходя, правильно построить отношения между сыновьями. Говорят, что в кругу современников Пётр слыл человеком тихого, доброго и скромного нрава. Он был бездетно женат. Супругу его, женщину «очень культурную и интересную», звали Лидией Александровной.

И ничем бы иным Пётр Елпидифорович не был отмечен в современной истории, если бы не очередная байка о доме Маргариты Черновой.

Эта история настолько укоренилась в городском фольклоре, что нам придётся остановиться на ней чуть подробнее.

Особняк на Большой Садовой, 27

Этому дому и его хозяйке посвящено журналистских материалов больше, чем всем Пармоновым вместе взятым. Так падки служители пера и мастера сенсаций на скандальные, интригующие сюжеты. Даже Википедия чуть ли не слово в слово повторяет их фантазии. Однако с достоверностью данного ресурса мы уже детально разобрались.

Не хочется далеко уходить от основной темы моего труда, и отвлекаться на бульварные пересуды. Но давайте сделаем это. Ведь нужно увидеть, как бываем мы далеки от истины, как настоящая история может страдать от досужих выдумок и сплетен.

Я не могу ставить точку в этой истории и сталкивать лбами версии людей, о ней писавших. Стараясь сохранить своё мнение о порядочном облике семьи

Пармоновых, приведу только бросающиеся в глаза несоответствия. Не давая себе труда спокойно разобраться в фактах и датах, многие интерпретаторы едут кто в лес, кто по дрова, и приписывают амурную

связь с Маргаритой Черновой то самому Елпидифору Трофимовичу Парамонову, то его сыну Петру. Согласитесь, уже это должно нас сильно насторожить. Далее.

Чернову называют актрисой, однако я обнаружил подробное исследование одного уважаемого краеведа, которому верю и где есть веские доказательства того, что была лишь купчиха Чернова, а актрисы с такой фамилией нет в списках городских театров тех времён. Так же не существует и её фотографий. У актрисы, которую называют primой и эффектной красавицей, даже в те времена должно было иметься объёмное портфолио. Существуют данные о заказчике, построившем дом, и поверьте, его фамилия не начинается на букву «П». Если ещё обратить внимание на рассказы в сочных тонах о том, как Елпидифор Парамонов, а может, и Пётр, ежедневно дожидается своей пассии с букетами цветов у дверей её гримёрной, можно вообще потерять веру в трезвый смысл и разочароваться в устоях достоверности.

Чтобы не удаляться в дебри и не утомлять читателя, подведу черту. Нам ведь просто некогда детально разбираться в судьбе красивого ростовского особняка и распутывать сложные жизненные клубки всех его обитателей. Идеологи советских времён создали в народном сознании чёткий образ купца – безнравственного богача, картёжника, пьяницы и прелюбодея. По накатанной дорожке иногда следуют и нынешние охотники за броскими сюжетами. Я же повторю свою точку зрения.

Парамоновы - истинные старообрядцы, праведными делами многократно доказавшие верность канонам своей религии. Там нет места ни картёжной игре, ни прелюбодейству. Люди с такими жизненными принципами, пользующиеся известностью и уважением, рачительно относящиеся к капиталу, на мой взгляд, не способны совершать, а тем более, выносить на всеобщее обозрение легкомысленные поступки.

Так что, высказав своё мнение об амурной инсинуации, я забуду о ней. В продолжение рассказа о Парамоновых она не имеет значения.

Я лучше расскажу действительно правдивую быль, где характер Елпидифора Парамонова виден явственно и не вызывает ничего, кроме чувства великого почтения к его высоким человеческим качествам.

Лечебница для родной сестры

Не стану придавать дополнительных красок своему повествованию и обойдусь простым документальным пересказом этой печальной истории с криминальным началом.

У родной сестры Елпидифора Трофимовича похитили сына. От неё, зная, насколько дядя любит своего племянника и как Парамонов дорожит семейными скрепами, потребовали выкуп в миллион рублей.

Ещё в подмётном письме было сказано, что мальчик сейчас закопан по шею в землю, но если деньги не передадут вовремя, будет погребён заживо.

Парамонов собрал необходимую сумму и одновременно обратился в полицию. Злодеев поймали. Племянник оказался невредим. Однако мать его, сестра Елпидифора, не вынесла потрясения и повредила душу, став психически больной. Никакое лечение не помогало, болезнь становилась сильнее и обострялась всё чаще. За женщиной требовался постоянный присмотр и уход. И Парамонов принимает единственно верное для себя решение. Он не расстаётся с сестрой, не отправляет её на попечение заграничных специалистов. Он строит для неё лечебницу в самом Ростове. В начале 1900-х годов Елпидифор подаёт в городскую Думу прошение, где предлагает за личные средства построить лечебницу для душевнобольных в Нахичеванском переулке на двадцать мест, с единственным условием, что одна палата будет пожизненно закреплена за его сестрой. В 1904 году лечебница стала принимать пациентов. Был создан попечительский совет.

Он помогал оплачивать уход и лечение душевнобольных. Средства выделяла и городская управа.

Дальнейшая судьба больничного здания сложна и запутанна. Меняя названия, оно всегда оставалось медицинским учреждением. Но это, как говорится, совсем другая история.

А мы вернёмся к нашей теме, и продолжим рассказ о Парамоновых. Итак.

Николай Парамонов (1876 - 1951)

В истории города и страны его имя может стоять на одном пьедестале рядом с отцовским. Он, правда, не стал первопроходцем, не подняв с низов, не выстроив огромную империю. Зато, пройдя сложный путь становления, оказался человеком значительнейшим, как и старший Парамонов – настоящим отцом города, созидателем, благотворителем, истинным патриотом отчизны.

Но поначалу младшенький Николаша доставлял своему семейству множество хлопот. О детских его проказах мы можем только догадываться. Однако, судя по всему, был он и в детстве, и в отрочестве большим сорванцом. Наследственный отцовский неуёмный дух, совмещённый с прогрессивным образованием и революционными веяниями тех лет, сделал молодого студента Парамонова «прогрессистом» и бунтарём.

Он учился в Московском университете, готовясь стать юристом, когда в столице произошла Ходынская трагедия. На коронации Николая II было насмерть «потоптано» 1379 и покалечено около 900 человек. Бедняки, собравшиеся на Ходынском поле, с ночи ожидали царскую семью, надеясь получить милостыню и «кружку» - бесплатное угощение с выпивкой. В начале церемонии произошла давка, приведшая к страшным последствиям.

Это происшествие тронуло до глубины юную душу Николая Парамонова. С товарищами он постарался организовать революционную панихиду по жертвам Ходынской трагедии и был на неделю арестован полицией. Там его имя внесли в списки неблагонадёжных граждан.

Через год за хранение нелегальной литературы Николая арестовывают снова, затем отчисляют из Московского университета и высылают обратно в Ростов-на-Дону.

В столичных университетах Москвы и Питера молодой революционер не имел права продолжать обучение. Он получил высшее юридическое образование в Киеве.

Оставаясь под скрытым наблюдением полиции, Николай Парамонов сближается с рабочим революционным движением. Он не разделяет основных большевистских взглядов и относит себя к партии конституционных демократов. «Кадетами» - соответственно аббревиатуре

- сокращённо зовут в народе его соратников.

Молодой Парамонов огорчает отца. Елпидифору Трофимовичу в пучине дел и забот некогда присматривать за сыном. Да и в старообрядческих семьях не принято оказывать давление на детей. Николай обустривает в рабочем поселении воскресную школу, где ведётся революционная агитация против тогдашнего государственного строя. Во время знаменитой Ростовской стачки 1902 года «кадет» Парамонов поддерживает деньгами бастующих рабочих.

Меня занимает вопрос: откуда берёт деньги Николай на свои «прогрессистские» дела? За чей счёт существует школа, чьи деньги поддерживают стачку? Ведь вчерашний студент пока не зарабатывает собственных больших денег. Откуда они берутся у него на создание мощного книгопечатного дела, организацию известного чуть ли не всей стране издательства «Донская речь»?

Батюшка! Папа! Отец! Елпидифор! Он пристально приглядывает за своим отпрыском, не отказывает в деньгах и всё ждёт, когда же младшенький остепенится. Человек великодержавной царской пропитки, один из столпов российского капитала, Елпидифор Трофимович Парамонов не проклиняет сына- бунтаря, не лишает его средств, не ломает отцовским запретом характер. Он продолжает любить своё дитя и, не строя категорических запретов, ждёт, когда же Николай образумится.

Издательство «Донская речь», открытое в 1903 году, основательно портит кровь монархической идеологии. Книжки и брошюры, напечатанные Парамоновым-младшим, хорошего качества и по виду, и по содержанию. Горький, Куприн, Бунин, Маркс, Либкнехт, Лассаль. Имена авторов говорят сами за себя. Во время Первой русской революции 1905-1907 года «Донская речь» выпускает листовки «Права человека и гражданина», «Что такое свобода слова и печати», «Как надо расходовать народные деньги».

Фамильное предпринимательское чутьё не изменяет Николаю. В дни смуты его качественные и дешёвые по цене книги идут нарасхват. Дело окупается. В.И. Ленин пишет в те времена, что купцы перестали торговать овсом и стали промышлять дешёвой политической брошюрой.

Филиалы «Донской речи» появляются в разных уголках России, вырастают за рубежом. Дело поставлено на широкую ногу, налажена бойкая реклама, обновляется ассортимент, растут каталоги. Разве не видна здесь отцовская предпринимательская хватка? «Донская речь» выходит на первое место среди провинциальных российских издательств. Неплохо развлекается младший Парамонов, теребя за усы законную власть, набираясь опыта и отыскивая свой единственный и правильный жизненный путь.

За четыре года «Донская речь» выпускает около 600 наименований книг и брошюр, большинство из них либерального содержания.

Опять хочу поделиться собственным замечанием. Насколько же терпима была монархическая власть к своим противникам, если позволяла им развиваться такими темпами? Возможно, принципы демократии были тогда ещё сильнее, чем, например, сегодня?

В 1907 году терпение властей лопнуло. «Донская речь» закрывается «за дерзостное неуважение к Верховной власти». Не знаю, как вас, а меня иногда до слёз умиляют формулировки тех времён. «Дерзостное неуважение» - красиво звучит!

Николай Парамонов арестован. Его подвергают тюремному заключению. Ну и что? Разумеется, ситуацию разрешает Елпидифор Трофимович. Его отцовская любовь продолжает спасать и молчаливо вразумлять уже немалолетнего сына на истинный путь. Парамонов-старший вносит залог в 40 000 рублей и на время следствия освобождает Николая от тюрьмы. Тот мог бы провести за решёткой три с половиной года, пока шло расследование.

Приговор всё же был вынесен. Три года заключения в крепости!

Но тут каким-то образом возникло новое следствие по тому же делу, возбуждённое прокуратурами Петербурга и других городов. Тюремное заключение отсрочилось. Наверное, и здесь каждый увидит не радостную случайность, а щедрую отцовскую руку, оплатившую труд лучших юристов и адвокатов. Следствие так запутали, что оно тянулось шесть лет, до самой амнистии 1913 года, объявленной по случаю 300-летия царствования Дома Романовых. Но в результате Николай Парамонов был всё же лишён избирательных прав, что, конечно, вредило его положению в обществе.

Однако конституционный демократ, бунтарь, вольнодумец, ко всему прочему, ещё и миллионер, вскоре вернул себе все гражданские привилегии.

Существует ещё одна из легенд, в перечислении которых мы уже сбились со счёта. Будто бы во время приезда Николая II в Ростов-на-Дону, во время

представления государю городской элиты, Николай Парамонов при рукопожатии умудрился всунуть в царскую ладонь стотысячный банковский билет. И будто на следующий день было опубликовано объявление о его высочайшем помиловании и восстановлении в избирательных правах.

Слишком уж анекдотично выглядит сюжет, где императору вся Руси в присутствии множества подданных всовывают взятку. Конечно, всё было иначе, хотя без крупных денежных сумм, разумеется, не обошлось.

Эта история относится к тому времени, когда сам Елпидифор Трофимович уже скончался. Но перед кончиною своей мудрый и любящий отец совершил единственно верный ход. Порывистому и неуёмному сыну Николаю он дал в руки сложное самостоятельное дело. При том такое, где

«прогрессист» и революционер сам устроит, по своему усмотрению, производство, на деле убедится, как работают экономические законы теоретиков марксистского учения.

Сын получает от отца место для обустройства угольного рудника близ Александро-Грушевского поселения. Сегодня там находится город Шахты.

Николай Елпидифорович Парамонов, по отцовскому примеру, засучив рукава, смело берётся за новое интересное дело.

Парамоновские рудники

Николай Парамонов начинает управлять своим собственным угольным делом при жизни отца, скорее всего, после 1907 года, когда прекратило деятельность издательство «Донская речь», а его владелец попал под суд.

В 1909 году скончался старший Парамонов. Следовательно, мы будем правы, если скажем, что Николай Елпидифорович всерьёз занялся рудным делом в 1908 году.

За четыре года в районе Александро-Грушевской строится и оснащается, согласно самым высоким требованиям угледобычи того времени, рудник с

гордым именем «Елпидифор». Это самая крупная разработка Донецкого угольного бассейна того времени. Там построена электростанция, силовой подъёмник на электротяге для подъёма и спуска шахтёров в забой, в тоннелях установлены водяные электронасосы для откачки подземных вод. В 1912 году на «Елпидифоре» в шахты спускаются и начинают действовать английские врубовые машины. Ручной шахтёрский каторжный труд наконец-то получает механизированную помощь. К слову сказать, главный рудник был при советской власти переименован в шахту имени Артёма. Она проработала до конца прошлого века. Ну а в его начале сотни тонн антрацита выдаются на-гора и по Грушевской «угольной» железной дороге, построенной одной из первых в стране в середине XIX столетия, растекаются через Ростов-на-Дону по всему российскому югу.

Николай Парамонов в лучших традициях семейного бизнеса он развивает сопутствующие производства. Строит подковный завод и обеспечивает подковами с ухналями не только все грушевские рудники, где лошади являются основным тяглом, но и выполняет военные подряды Всевеликого войска Донского. За компанию с подковным, возводится кирпичный завод – нужен материал для строительства инфраструктуры и рабочих посёлков. Брикетная фабрика и химический завод стали выдавать продукцию уже на нужды Первой мировой войны.

Накануне 1914 года Николай Парамонов закладывает пять новых шахт в степном посёлке Несветай. Сегодня это город Новошахтинск, крупный южно-российский угольный центр.

Парамонов-младший последователен и принципиален. Он не отходит от своих прогрессивных либеральных взглядов. На руднике высокое жалование, бесплатная столовая на 400 мест, школа и больница, баня и водопровод, высокое качество охраны труда. Организована касса

взаимопомощи. В шахтёрском посёлке показывает фильмы синематограф, работает магазин и библиотека.

В народном доме проходят лекции, а владелец рудника лично рассылает приглашения лекторам. Вот что пишет он одному из них:

«Многоуважаемый Борис Иванович! Я узнал, что 2 апреля Вы в Ростове читаете лекцию «Немецкая культура и немецкое варварство». Обращаюсь к Вам с просьбой рудничного общества прочесть эту лекцию и у нас на рудниках, за что будем Вам очень и очень благодарны. Аудитория будет состоять из меньшинства интеллигенции и большинства рабочих... Условия, предложенные Вами, принимаю вперед... Надеюсь, что Вы не откажете...»

Можно лишний раз удивляться таланту Николая Елпидифоровича Парамонова, снизу доверху выстроившему свою, уже угольную империю рядом с отцовской корпорацией.

К 1917 году Пётр и Николай Парамоновы владели пароходством, состоящим из двадцати шести пароходов и ста пяти буксирных барж. Их мельница давала от 600, до 100 тонн суточного мучного помола. Угольные рудники вырабатывали десятки тысяч пудов антрацита. Основной капитал доходил до двадцати миллионов рублей. Это почти в пять раз превышало сумму, оставленную им отцом в наследство всего восемь лет назад! Кстати, по приблизительным подсчётам, пятую часть капитала братья Парамоновы тратили на благотворительность. Этого факта мы ещё коснёмся в продолжении рассказа. А пока вернёмся к Николаю.

Он не был аскетом. Умел жить широко и любил удивлять окружающих щедростью, размахом и выдумкой. Одним из доказательств таких качеств стал его новый дом, выстроенный для своей семьи в центре Ростова.

Дом на Пушкинской

Это и теперь самое красивое здание в Ростове-на-Дону на улице Пушкинской.

Сегодня в нём размещена библиотека Южного федерального университета. Прогуляйтесь не спеша по центральной Пушкинской аллее, послушайте уличных музыкантов, полюбуйтесь вечно спешащей куда-то молодёжью, подышите запахом ароматных кофесен и хороших духов. Исподволь понаблюдайте за красивыми, хорошо одетыми женщинами. Они встречаются здесь чаще, чем на любой другой улице города. И мужчины представлены нам в лучшем своём качестве. Эта улица с прежних пор продолжает нести на себе лёгкий шлейф воспоминаний о достатке и красоте дореволюционной России.

Поглядите на старые, оригинальные, не чета нынешним, фасады по обеим сторонам улицы. И остановитесь, замрите перед удивительным и прекрасным домом. У вас не получится просто пройти мимо, ведь он через века пронёс образ высокой грации и чистоты, любви и утончённости, богатства и безупречного вкуса. Подробное описание этого дворца не входит в наши планы. Образ его городские фотографии передают из поколения в поколение. Нам же он интересен как воплощение личных качеств его хозяина и его внутреннего мира. Да, примерно таким и был при жизни Николай Парамонов - готовым взлететь, благородным, гордым и самобытным.

Строил он особняк для двух Аннушек, жены - Анны Игнатьевны (урожденной Царда) и дочери Анечки, а также для сыновей - Николая и Елпидифора.

Проект постройки создавал знаменитый архитектор Эберг. Другие его талантливые творения украшают городской центр и сегодня, но подобного парамоновскому дворцу нет в нашем городе.

Чтобы ещё яснее воссоздать портрет хозяина дома, вспомним (на этот раз правдивую) быль о его любви удивлять и будоражить мнение окружающих.

В банкетном зале своего особняка Николай устраивает интереснейшее приспособление. Это тайный обеденный стол, который поднимается наверх через раздвижную часть пола из нижнего кухонного помещения. Затем он опускается вниз, где челядь быстро меняет скатерти и производит смену блюд. Говорят, что подъёмный механизм устанавливали английские инженеры, а работал он настолько плавно, что яства, напитки и приборы даже не колыхались во время вертикального движения стола. Гости проходили на балкон по совершенно пустому залу, а через пару минут хозяин уже приглашал их пройти к столу. Новшество это во время одного из приёмов было продемонстрировано обществу и привело в восторг ростовскую публику.

Старая тайная ниша сохранилась в помещении библиотеки ЮФУ и сегодня, хотя самого стола нет уже и в помине.

Новоселье Парамоновы отметили в 1914 году, наверное, оно стало одним из последних по-настоящему радостных и светлых событий в дальнейшей жизни великой династии.

Хаос. Борьба. Созидание

28 июля 1914 года началась Первая мировая война. Старая Россия вступила в неё и погибла в водовороте мировых катаклизмов и революционной смуты.

Рухнула великая Российская империя, рухнула и империя Парамоновых. Свершилась Октябрьская революция, началась Гражданская война. Словно цунами, прошла она по просторам Отечества, оставив за собой разрушенные территории и изломанные человеческие судьбы.

Николай Парамонов стоит на стороне белого движения, оставаясь патриотом, он не принимает большевистских идей и в 1918 году входит в состав Белого правительства Добровольческой армии, занимая в нём ответственный пост, помогает деньгами. Но там ему припоминают и «кадетство», и «Донскую речь», печатавшую либеральную литературу. «Лучше бы этого не было», - говорит Николай о своей революционной деятельности. В итоге он оставляет правительственный пост. Кстати, штаб Белого движения размещается в фамильном особняке Николая Парамонова на Пушкинской улице.

Однако его взгляды на суть вещей остаются твёрдыми. Он остаётся патриотом своей родины. В 1918 году младший Парамонов оказывается в тюрьме за отказ снабдить зерном оккупационную немецкую армию, союзницу белых сил.

Поздней осенью 1919 года все члены парамоновской фамилии уезжают поездом в Новороссийск. Там они грузятся на единственный оставшийся в их собственности пароход «Принцип». Предприниматели-купцы Парамоновы навсегда покидают Россию, оставив ей всё, что успели создать. Без остатка.

На туретчине семья существует за счёт доходов от «Принципа». В 1921 году, когда рушатся последние надежды на возвращение в Россию, Парамоновы переезжают в Германию. Там они надеются вернуть средства, перечисленные раньше на закупку горнорудного оборудования. Неудачно. И тогда Николай Парамонов, снова поднявшись с колен, начинает собственное дело. Он скупает бросовую землю в окрестностях Берлина и создаёт автопредприятие, где есть сервис, ремонтные мастерские, гаражи и заправки. Всё многочисленное семейство перестаёт остро нуждаться в средствах.

В 1940 году в возрасте семидесяти одного года умирает старший брат Пётр Елпидифорович Парамонов. Его могила находится на русском православном кладбище Берлина. Там же покоится и любимая супруга Петра, Лидия Александровна.

Фашисты во время Великой Отечественной войны, оккупировав Российскую территорию, предлагают Николаю Парамонову вернуться, обещая вернуть ему всё отнятое большевиками. Но этот по-настоящему русский человек отказывается возвращаться, и снова, теряя всё нажитое, в 1944 году переезжает с семьёй в Чехословакию.

В 1945 году Карлсбад, где живут Парамоновы, оказывается оккупированным советскими войсками. В городе начинаются аресты белоэмигрантов. В России Николай Парамонов объявлен «врагом народа». Он помнит об этом и с большим трудом добивается разрешения на переезд в Баварию, занятую американскими войсками. Николаю Елпидифоровичу в то время исполняется 69 лет. Не тот возраст, чтобы всё начинать заново, испытав на себе удары судьбы, коих хватило бы для уныния многим другим людям.

Парамонов опять встаёт! Он снова открывает издательский бизнес и продаёт книги лучших российских классиков изголодавшимся по родному литературному слову соотечественникам.

Как и отца, Николая Елпидифоровича Парамонова настигает сердечная болезнь. Он уходит 21 июня 1951 года в возрасте семидесяти пяти лет и остаётся на вечное поселение в пределах кладбища баварского городка Байрот.

На этом заканчивается жизненный путь великой династии донских купцов Парамоновых. Остаются отпрыски фамилии. Один из них - Елпидифор Николаевич Парамонов, достойный её представитель. Но их судьбы для нас менее интересны.

Однако, прежде чем попрощаться, давайте подробно вспомним всё, что наши герои сделали для города Ростова-на-Дону и Ростовской области.

Потомкам в пример

Вот что осталось нам в наследство от семьи Парамоновых:

Мельница на набережной реки Дон в Ростове-на-Дону, кормившая Россию более трёх десятков лет.

Грузовой и пассажирский флот, на основе которого было образовано в 1923 г. Доно-Кубанское, а затем Волго-Донское пароходство.

Угольная промышленность Восточного Донбасса.

Фамильные особняки на улицах Пушкинской и Суворова в Ростове-на-Дону, имеющие до сих пор историко-архитектурную ценность.

Строения на ул. 7 Февраля, бывший Мельничный спуск к Ростовскому порту.

Здание Городских начальных училищ на Пушкинской, - гимназия им. Е.Т. Парамонова с мужскими и женскими классами, «лучшее школьное здание города».

Лечебница для душевнобольных в Нахичеванском переулке, в недавнем времени – один из корпусов Ростовского мединститута.

Народный дом в станице Нижне-Чирской.

Женская гимназия в станице Нижне-Чирской.

Школа для детей шахтеров на Власовском руднике (ныне МОУ СШ № 30 г. Шахты)

(Думаю, что это далеко не полный список материального наследия, и буду душевно благодарен за подтверждённые дополнения)

В 1902 г. Елпидифор Трофимович Парамонов избран Ростовским-на-Дону Купеческим обществом в члены попечительского Комитета Ростовского- на-Дону коммерческого училища. В 1911 г. его сыновья учредили четыре стипендии при училище, одна из них носила имя его великого попечителя. Также он входил и в состав попечительского совета женского пансионата Билинской.

При товариществе «Елпидифора Трофимовича Парамонова – сыновья» Пётр и Николай учредили ремесленные курсы.

Братья Парамоновы выступали за организацию высшего учебного заведения в г. Ростове-на-Дону. В 1913 г. они пожертвовали на Ростовский университет 30 тысяч рублей и ещё 10 тысяч рублей - в пользу ростовского Общества народных университетов.

Петр Елпидифорович Парамонов - председатель попечительского совета Донского коммерческого института, организованного в годы Гражданской войны.

Парамоновы - Иван и Елпидифор Трофимовичи, Петр и Николай Елпидифоровичи ежегодно вносили по 300 рублей каждый, на оплату за

обучение беднейших учеников и учениц в местном реальном училище и женской гимназии.

Необходимо помнить о других вещах: о выделении денег на работу множества приютов, организацию Народных домов и воскресных школ.

Не в пример нынешним временам, тогдашнее попечительство обязывало избранных поддерживать своих подопечных материально.

И ещё одна очень важная вещь.

Вы обратили внимание, что Парамоновы, несмотря на традиционные, присущие и нашим временам, веяния не построили ни одной церкви, ни одного увеселительного заведения?

Образование! Развитие! Прогресс! Вот к чему стремились и старались вести за собой людей казаки-старообрядцы - выходцы из далёкой Нижне-Чирской станицы Всевеликого войска Донского. Они любили и свою малую родину, и своё Отечество, и свой город. Они строили и созидали!

Давайте вместе думать, что Ростов, как благодарный сын, скоро вспомнит своих великих отцов и восстановит память о них. Я очень на это надеюсь.

Хочу сказать, что данный материал - не самое полное толкование стёршихся страниц городской истории. Это лишь то, что я смог разглядеть своим индивидуальным зрением. Заранее жму руку тем, кто согласится со мной, и благодарю всех, кто будет спорить. Ведь наши мнения в итоге окажутся полезными, и мы вместе разбудим память о прошлом.

Надеюсь, что в большей части верно нарисовал портрет семьи Парамоновых. Не судите строго. Как говорится: я так вижу.

Спасибо всем историкам и краеведам, чьими открытыми сведениями мне удалось воспользоваться.

ЖИВЫЕ ИСТОРИИ РОСТОВСКОГО ЗООПАРКА

Вступление

Носорог Барман. «От рассвета до заката»

Серый, мощный, шумно дышащий, похожий на скалу гранитный массив, оживший, будто по волшебству. Медленно, невозмутимо, равнодушно ко всему окружающему движется по утрамбованной земляной поверхности вольера огромный африканский носорог. Он движется сквозь время. Как символ. Как память. Как легенда.

Наверное, Барман был самым дружелюбным носорогом на земле. От рассвета и до заката он мирно гулял по своей территории, не обращая внимания на публику. Когда этот гигант засыпал возле ограждения вольера, не в меру озорной ростовский люд оставлял свои автографы на его спине и боках, а тот, кто был смелее, дотягивался и до страшного рога. Говорят, что однажды охранникам зоопарка пришлось снимать со спины Бармана крепко подгулявшего гражданина, беспутной жизни которого, впрочем, ничего не угрожало. Носорог спокойно прогуливался по вольеру, видимо, справедливо принимая хулигана на своей спине, за обычную обезьяну.

Только однажды Барман вышел из себя, но и то из-за любви.

Учёные зоологи, ради получения потомства, решились на эксперимент и устроили носорогу свидание с самкой по кличке Пама.

В дикой природе эти исполины ухаживают друг за другом очень оригинально. От рассвета и до заката самец гоняет самку по саванне, грубо домогаясь её расположения, а самка, не менее грубо отвечает на ухаживания. Доходит до крови, ран и ссадин. И только окончательно утомив подругу такого рода флиртом, партнёр, уже к вечеру, пробежав десятки километров, покоряет сердце своей возлюбленной.

В тесноте искусственного вольера прелюдия длилась недолго. Жизнь Памы оказалась под угрозой. В пылу страстей, не имея места для манёвра

и отступления, самка оказалась поддетой на рог своего громадного приятеля, причём вся основная часть её тела висела в воздухе, и лишь короткие передние ноги быстро семенили по земле. Барман старался во всю силу своего африканского темперамента. Паму пора было спасать, и только мощные водяные струи из двух пожарных машин смогли охладить любовный пыл страстного гиганта. Всё обошлось, вот только потомства не получилось.

За что можно любить носорога? Станный вопрос. Наверное, так же можно любить гору, либо большой старый серый дом, стоящий рядом по соседству. Мимо этого дома тебя водит в детский сад мама, а потом мимо него ты сам провожаешь в школу своих детей. Но вдруг дом ломают, на его месте пустота, и становится пронзительно ясно, что незаметно и бесследно исчезло из твоей жизни что-то очень важное. Ты понимаешь, что это ушло Время и можешь заплакать.

Когда пал Барман, плакали многие пожилые сотрудники зоопарка, проработавшие рядом с этим носорогом четыре десятка лет. Он ушёл в 2012 году, состарившись, как уходят гиганты. Рухнул, словно подмытый за десятилетия быстрым течением выступ донского берега, оставив своим спокойным, непоколебимым образом в сердцах нескольких поколений ростовчан чувство уважительного восхищения и любви к творениям дикой природы.

Барман стал долгожителем в неволе, прожив сорок четыре года, поступив в Ростовский зоопарк из африканского Судана в пятилетнем возрасте в 1973 году. Он честно отслужил людям и матери Природе весь свой немалый срок. От рассвета и до заката. Ради добра и жизни на земле.

Знакомство

«Я притаился в веках лет и территорий»

Привет читатель. Послушай. Не смотри вокруг. Спокойно. Это я говорю с тобой, только меня не видно. Я ведь Дух, а духи бесплотны.

Вообще-то я здесь везде, в этом зоопарке. В шелесте вековых деревьев, в пристальном взгляде тигра, в пронзительных криках обезьян, в фырканье зебр, в детских голосах, и вон в том воздушном шарике. Он только что оторвался от своей надутой компании и залетел в вольер к белобородому гну.

Я притаился в стенах зданий, в прохладе прудов, в клетках и вольерах, в кабинетах и подсобках, в животных и людях, звуках и запахах. Я здесь живу. Давно. Почти сто лет. Только поэтому мы с тобой на «ты». Возраст мне позволяет, да и беседа от этого становится душевней.

Поверь, ты не в сказке. Всё реально. Просто я не знаю точно, сколько тебе лет. В детстве мы, конечно, виделись, вот я по старой памяти и беседую с тобой так запросто. Ты уж извини.

Да, если хочешь, можешь называть меня домовым, но Дух, поверь, всё-таки звучит точнее. Тем более, что всех местных домовых я знаю наперечёт. И вообще я знаю всё об этом месте и расскажу тебе о Ростовском зоопарке много интересных историй. Листай книгу. Я на её страницах.

Чтобы нам было удобнее разговаривать, придётся мне материализоваться. А то как-то неудобно, я тебя вижу, а ты меня нет. Ну, давай подумаем, в кого мне превратиться? Хочешь стану, например, львом, орлом или тигром? Да,... ты прав, немного неуютно.

Ладно, тогда я превращусь в Тараса. Кто такой Тарас? Ну, что ты?! Это же одна из моих легенд. Знаменитая на всю страну обезьяна, самец шимпанзе. В 70-е годы прошлого века телевидение выпустило целую серию научно- популярных фильмов о жизни человекообразных обезьян на необитаемом острове в Псковской области. Так вот, Тарас входил в число основных персонажей этого сериала и разговаривал с экрана голосом известного актёра Зиновия Гердта. Потом он попал в Ростов-на-Дону и последние свои

«звёздные» годы провёл в нашем зоопарке. По-моему, образ – лучше не придумаешь. Согласен? Ну, ещё бы!

Итак, ты идёшь по зоопарку, а рядом с тобой, в качестве экскурсовода, следует шимпанзе и хриловатым, доверительным голосом народного артиста СССР ведёт свой рассказ...

Вот если ты ростовчанин, то признайся, что уже, скорее всего, не впервые происходит наша встреча. Виделись, конечно, виделись. Да, каждый коренной городской житель хоть раз, но побывал в зоопарке. А кто-то был здесь не однажды. Сначала тебя приводили родители, а потом сам ты приходил сюда уже со своими детьми.

И вот что интересно. Я часто думаю про себя: ведь зоопарк одинаково привлекает людей любых возрастов, от младенчества до самых преклонных лет. Сюда приходят посетители всех национальностей, у них разный уровень образования, разные профессии и жизненные наклонности. Но здесь прикосновение к миру животных вдруг делает их добрее. Ты же видел: они улыбаются, они становятся мягче. И, наверное, это самое прикосновение заставляет человека задуматься о собственном месте на Земле, а может быть, и об ответственности за всё происходящее на ней.

Но мы немного отвлеклись. Давай присядем на парковую скамейку, недалеко от входа и я расскажу тебе всё с самого начала.

Нет, ну можно было бы, конечно, дать прочитать тебе исторический справочник. Но там всё как-то сухо. А вот так, рядышком, на аллее ..., согласишься, совсем другое дело. Итак, сначала было Рождение...

Лекция Тараса. Тема: «История. Вчера, сегодня, завтра»

Сначала было Рождение.

Оно удивительно, и не имеет себе подобных ни в нашей стране, ни за рубежом.

Представь себе, этот зоопарк организовали дети! И начался его жизненный путь с появления первого в социалистической России школьного Кружка любителей природы.

Было это в далёком 1923 году, в нашем родном городе Ростове-на-Дону, на территории бывшей Казённой мужской гимназии, в Советской трудовой школе №3 имени Семёна Михайловича Будённого. Здесь же появился тогда и первый Уголок живой природы имени знаменитого учёного-зоолога Альфреда Брема.

Вот и получается, что живым экспонатом №1 нашего зоопарка стала принесённая в Уголок живой природы сухопутная черепаха!

После появились орёл, ёжик и многие другие животные. Теперь их свыше 4000. Но первой-то была маленькая черепаха. Мы помним!

После, благодаря труду юннатов (юных натуралистов) и их преподавателей, через несколько лет, 26 июня 1927 года, согласно постановлению Президиума Ростово-Нахичеванского-на-Дону Совета девятого созыва Рабочих и Красноармейских депутатов, на базе школы №3 был открыт Ростовский зоологический сад. Эта дата и стала Днём рождения Ростовского зоопарка. Чуть позже он был переведён со школьного участка на территорию национализированных загородных дач площадью в 30 гектаров. Так родилась История.

Я знаю, что у нас с тобой не очень много времени, читатель. Тебя, конечно, ждут дела, да и мне, поверь, есть чем заняться. Столько забот. Но давай, сейчас ты не будешь спешить, а я постараюсь рассказывать только о самом важном. Поговорим, раз уж встретились.

Всё-таки почти сто лет – это срок. Да и события за прошедшее время происходили с нами далеко не шуточные. А посему немного изменю стиль нашего общения. Буду краток и немного официален. Слушай дальше.

Вообще, первым в нашей Истории был Человек. Человек, с большой буквы, энтузиаст, интеллигент, учёный, любитель природы, бесконечно

преданный своему делу, способный увлечь за собой своих учеников, скромный преподаватель природоведения Владимир Вильгельмович Кегель.

После революции, сразу после окончания гражданской войны, во времена разрухи, голода и трудного становления новой государственной власти, одетый в старую солдатскую шинель, худой от недоедания учитель с горсткой преданных его мечте детей смог дать жизнь тому, что сейчас зовётся Ростовским зоопарком.

Судьба Владимира Вильгельмовича Кегеля сложилась сурово и, к сожалению, трагично. Будучи учителем природоведения, он стал организатором первого школьного кружка живой природы, уголка живой природы, зоосада на школьном дворе, а затем и зоопарка. Зоопарка регионального значения, крупнейшего на юге России.

В эпоху сталинских репрессий, в 1940 году, уволенный со всех должностей педагог-подвижник был сослан вместе с семьёй в Сибирь, на станцию Югра Кемеровской области, где продолжил учить детей. Через год, в конце декабря, в той же своей старой шинели, он с учениками пошёл в тайгу за новогодней ёлкой и простудился. Истощённый организм не справился с крупозным воспалением лёгких и 31 декабря 1941 года Владимира Вильгельмовича Кегеля не стало. Он прожил всего 58 лет.

Давай немного помолчим, читатель ...

Теперь продолжим наше знакомство, товарищ. Надеюсь, я уже могу так тебя называть? Ведь мы вместе, а значит, тебе интересно.

История Ростовского-на-Дону зоопарка неотделима от истории своей страны. Крепло новое государство. Рос и развивался зоологический парк. В начале 1930 года его коллекция получила большое пополнение из национализированного и расформированного затем частного городского зверинца. Владелец бросил своих зверей на произвол судьбы и бежал из

Ростова. А в зоопарк перешли львы, тигры, пумы, леопарды, рыси, медведи, крокодилы, морские львы, питоны, обезьяны, попугаи, страусы и даже слон! С той поры городской зоосад стал называться зоопарком.

И опять во всём, в уходе за животными, в строительстве и благоустройстве территории, в сложной зоологической научной работе участвовали юные натуралисты. Многие из ребят уже окончили школу и остались работать в родном зоопарке. До сих пор старых заслуженных работников, посвятивших жизнь любимому делу, здесь называют «наши юннаты». А Дом юннатов существует и поныне. И сегодня сюда приходят дети, чтобы научиться понимать и уважать природу. В те далёкие времена была заложена современная юннатская школа.

Одновременно крепили и развивались связи с высшими, средними и начальными учебными заведениями Ростова-на-Дону. Проводились обучающие экскурсии для детей, рабочей молодёжи и студентов. Налаживалось тесное научное сотрудничество с Московским зоопарком. Велось совместное изучение биологии соболя, куниц и черно-бурых лисиц. Учёные, занимавшиеся этой темой, были впоследствии награждены Сталинской премией, а их работы легли в основу организации промышленных звероферм по всей стране.

В 1935 году в Ростовском зоопарке началась работа по акклиматизации, разведению и одомашниванию страуса эму (на самом деле эму, согласно современной классификации, птица отряда казуарообразных. Однако старое определение - «страус эму» наиболее известно в обществе. Поэтому мы его используем).

Полученным потомством ростовские зоологи обеспечили все зоопарки страны и коллекции двух зоопарков Румынии и Китая.

В те годы были построены отапливаемые зимние помещения для экзотических теплолюбивых животных, создан террариум и помещение с аквариумами для декоративных и редких видов рыб. Обустраивались

вольеры для зубров, оленей, туров и других крупных животных. Сам городской зоопарк с его разнообразными и многочисленными питомцами, с его липовыми и дубовыми аллеями, большими прудами стал популярным и любимым местом отдыха ростовчан. Он имел собственное подсобное хозяйство, кормовую базу, площади для развития выставок.

Пришёл страшный для всего мира 1941 год.

Грянула Великая Отечественная война.

Из тридцати мужчин, работников, убывших на фронт, вернулись всего двое. Все тяжести оккупации легли на плечи женщин и детей. Они сохранили многих и многих животных, сохранили быт, внутренний порядок и структуру родного учреждения. Сами. Без помощи и поддержки. Только в надежде на победу.

По территории зоопарка проходила линия обороны, был вырыт противотанковый ров и множество окопов. Здесь во время оккупации стояла регулярная фашистская часть, и в тоже время, в пещере искусственной каменной горки, в вольере у туров, скрывалось трое бойцов Красной армии, трое сапёров, не успевших отступить с нашими основными войсками. Всё долгое время оккупации сотрудницы зоопарка прятали и спасали советских солдат.

Затем, после освобождения города, в зоопарке располагалась зенитная батарея советских войск. Шли бои. Благодаря самоотверженному труду сотрудников были сохранены многие виды животных, сохранена структура и человеческое, рабочее начало, необходимое для возрождения зоопарка. Ещё не отгремела война, а в разрушенном городе 1 мая 1944 года для освобождённых жителей зоопарк открыл свой новый сезон.

Окончилась война. В суровые времена послевоенного голода и разрухи работники зоопарка трудились на его восстановлении, а также на

разборке городских завалов и строительстве важных государственных объектов. Они восстанавливали железнодорожные вокзалы, заново поднимали завод «Ростсельмаш». Окончательно справиться с разрухой и следами войны удалось только в пятидесятые годы. Тогда же стала проводиться масштабная работа по озеленению зоопарка: были высажены тысячи кустарников и деревьев. В специальной оранжерее выращивали рассаду цветов и саженцы. С помощью специалистов-ботаников была проведена классификация уникальных древесных пород. С тех самых пор зоопарк стал важной ботанической парковой зоной.

В 1954 году возобновляется работа по размножению эму. Это направление снова даёт отличные результаты.

В 1956 году строится капитальное ограждение и главный вход. В 1966- 1967 годах специалистами зоопарка был разработан план по реконструкции, которая началась в 1968 году методом народной стройки при помощи общественности Ленинского района Ростова-на-Дону.

Город сам восстанавливал и строил свой зоопарк. В субботниках и воскресниках на его территории участвовало одновременно от 2-х до 3-х тысяч человек. На следующем этапе реконструкции, в 1977 году, зоопарк был объявлен молодёжной стройкой Ленинского района. Благодаря самоотверженному труду своих сотрудников, а также благодаря любви и участию жителей Ростова-на-Дону, наш зоологический парк в те времена стал вторым в стране по количеству экспонируемых животных, сразу после Московского зоопарка.

В 80-е годы появляются новые задачи. Развиваются условия содержания животных. Максимально расширяются площади обитания крупных и редких зверей. Благодаря обширной территории создаются просторные вольеры для копытныхмлекопитающих. Одновременно благоустраивается парковая зона, асфальтируются аллеи, строятся новые павильоны.

К концу двадцатого века Ростовский-на-Дону зоопарк становится одним из лучших зоопарков России. Это учреждение с многолетними сложившимися традициями, коллективом опытных специалистов, выдающейся коллекцией животных, насчитывающей 418 видов и около 4000 живых экспонатов.

Несмотря на экономические сложности, связанные с периодом реформирования общегосударственной системы управления в 90-е годы прошлого и в начале нового столетия, зоопарк продолжает расти и развиваться. Строится и сдаётся в эксплуатацию современное здание для содержания группы слонов. Появляются просторные, остеклённые вольеры для пум, тигров и львов. Для белых медведей создаются два широких бассейна с верхней смотровой площадкой. В соответствии с современными стандартами оборудуются обнесённые специальными рвами открытые, обширные звериные зоны. Ради улучшенного содержания и демонстрации хищных видов птиц воздвигается новый «орлятник», свободная площадь которого позволяет создать условия для размножения пернатых в неволе.

Продолжается работа по реставрации исторической части зоологического парка. По старинным документам и чертежам в обновлённый, первозданный вид приводятся капитальные строения, фактически являющиеся городским архитектурным наследием.

Окультурируются прудовые зоны, строится большой декоративный мост между водоёмами, а рядом оформляется «Озеро фламинго», где посетители с высоты моста и с берегов могут любоваться изящными птицами. В акватории соседнего пруда, в воде, недалеко от берега устанавливается гигантская скульптура диплодока - древнего динозавра, в его натуральную величину: длиной 25 и высотой 4 метра. Эта фигура не выглядит «диснейлендовским» персонажем, а органично вписывается в

окружающий ландшафт и является оригинальным научным пособием в общей экспозиции зоопарка.

Сегодня Ростовский-на-Дону зоопарк участвует в 37 международных программах по сохранению редких видов животных. Он является членом ЕРАЗА – Евроазиатской региональной ассоциации зоопарков и аквариумов, включён в Международную информационную систему о видах (JSJS). Три крупнейших зоопарка страны – Московский, Ростовский и Ленинградский являются соучредителями общественной организации - Союза музеев России. Это свидетельствует о серьёзной переориентации общественного сознания в сторону высокой оценки культурного наследия, сохраняемого в зоопарках. Крупнейшие коллекции диких животных, таким образом, признаны не менее значимым национальным достоянием, чем собрания Эрмитажа и Русского музея.

Что ж, читатель, я рассказал тебе свою историю. Конечно, это только общая, ознакомительная экскурсия в прошлое. А что в будущем?

О! Планов много.

В скором времени планируется начать новую, масштабную реконструкцию. В будущем зоопарк будет условно разделён на два полюса: Северный и Южный. На Северном, «Антарктико – Атлантическом» полюсе поселятся белые медведи, пингвины, моржи и морские котики. На жарком

«Африканском» полюсе будут жить слоны, жирафы, носороги, бегемоты и другие «южане». В средней зоне, согласно своим географическим местам обитания, разместятся остальные виды.

Территория нашего зоопарка равна, примерно, ста гектарам. Она позволяет совершить обустройство специальных «звериных островов». Это обширные площади, изолированные от зрительской аудитории широкими рвами и скрытыми ограждениями, не мешающими обзору. То есть, речь идёт уже о своеобразном сафари-парке. Такое содержание

позволит улучшить качество жизни зверей в неволе и создаст благоприятные условия для их размножения.

В зоне зоопарка расположены четыре водоёма родникового питания. При дальнейшем развитии и грамотном использовании этих акваторий возможно создание уникальных коллекций водоплавающих птиц и зверей, а также обустройство специальных аттракционов, находящихся в гармонии с дикими обитателями водной среды.

Нужно не забыть сказать ещё вот о чём. Ростовский зоопарк расположен в пойме реки Темерник. Благодаря рельефу местности, тёплому и влажному воздуху, а также неглубокому скоплению подземных вод, здесь установился уникальный микроклимат, благоприятный для растительной природной среды. Многие растения субтропической зоны уживаются здесь с лесными представителями средней и северной полосы России.

На территории зоопарка растут древние дубы, чей возраст насчитывает 150-200 лет. Это при том, что в условиях нашего южного климата средний срок жизни таких деревьев не превышает и 100 лет. Развитие уже созданной ранее ботанической коллекции деревьев, цветов и кустарников органично вписывается в план дальнейшей реконструкции зоопарка.

Ну как, друг мой? Я, наверное, немного утомил тебя своим рассказом? Не обижайся. Всё-таки почти сто лет! Есть что вспомнить, о чём поговорить, чем поделиться.

Ведь все мы связаны одной общей нитью. Тонкой нитью природного родства всех живущих на планете Земля.

Заключение

Три слона – хорошая примета

После знаменитой слонихи Мелани, по-ростовски – Меланьи, в южной столице долгое-предолгое время не было своих слонов. Весь этот срок огромный африканский носорог Барман затыкал исполинским телом

досадную брешь в плотном и многочисленном строю живых экспонатов Ростовского зоопарка. По размерам он почти не уступал слону, а по медлительности и добродушию превосходил в несколько раз.

И вот они появились. Азиатские слоны! Да сразу целых три! Юма и Хорас – самцы, и самочка Синта. Все трое – ровесники, прибывшие на Дон из знаменитого Берлинского Тирпарка. Пятилетние подростки принадлежали к одной большой слоновьей семье.

Хорас вскоре уехал в Киев, но количество ростовских слонов всё равно осталось прежним. А-а-а-а, скажет догадливый читатель, никаких чудес! Родила слониха, и только. Да. Но элемент чуда тут, несомненно, есть.

Дело всё в том, что слонихи достигают репродуктивного возраста примерно к десяти годам. Нашей самочке на момент родов было всего пять с небольшим. А если учесть, что беременность у слонов длится в среднем двадцать два месяца, то можно легко подсчитать, что Синта стала рекордсменкой в плане зачатия и продолжения рода в возрасте всего трёх с половиной лет.

Нет, ну конечно, немецкие коллеги предупреждали, что анализ крови Синты чем-то напоминает картину беременности, но «наверное», «вряд ли» и «не может быть» сделали своё дело, результатом которого стал живой, утренний, неожиданный подарок, сосущий грудь своей мамы. Кстати, у слоних именно грудь, а не вымя. Их молочные железы напоминают человеческие и так же располагаются в области передних конечностей.

В Книгу рекордов Гиннеса сразу не обратились потому, что сначала сами не поверили, когда наутро у ног молодой слонихи увидели маленькое существо, а потом стало просто некогда. Паломничество к чудесному слонёнку приняло гигантский размах. Родилась маленькая самочка в конце декабря, и в канун Нового года весь Ростов выбирал для неё имя. Конкурс объявили через СМИ и интернет. Участие приняла куча народу, а

выиграл маленький мальчик, подобравший своей крестнице нежное женское индийское имя Ситара, что означает «звезда». Это было в точку. И новорожденная стала на тот момент звездой городских новостей, и новое имя было созвучно именам Синта и Синтия. Так звали её мать и бабушку.

Перевод мамы и дочери в отдельный от самцов вольер любители экстрима сочли бы высшим пилотажем, а ведущий зоотехник, главный герой слоновьего родео, с той поры может занимать почётное место за столом в любом клубе самоубийц.

Самцов выманили на улицу, что в морозный снежный день уже было нелёгким делом. Затем помощник открыл дверь, и отчаянный руководитель бросился за слонёнком. Весь смысл операции заключался в том, что мать могла идти только за дочкой, иначе она двигаться не хотела. По-другому перевести их не получалось. А сделать это было необходимо, чтобы взрослые в тесноте не затоптали малыша.

Слоны славятся своей любовью к потомству и ненавистью к тем, кто пытается его отнять. Синта пропустила момент бесстрашного рывка, и зоотехник, схватив дитя в охапку, кинулся наутёк. Помощник перекрыл проход.

Дитя вырывалось, оно весило семьдесят килограммов и трубило истошным голосом. Чувство долга и элементарная жажда жизни придавали сил отчаянному специалисту. Общий слоновий рёв Синты и её обоих братцев делал ситуацию ещё более динамичной. Маленькую Ситару на высочайшей скорости через балкон второго этажа на руках доставили в подготовленное помещение и, открыв нужные ворота, пропустили к ней беснующуюся мамашу. На этом волнения окончились.

Теперь в Ростове есть свои слоны. И от этой мысли возникает чувство уверенности и спокойствия. Ведь их, во-первых, трое. А во-вторых, говорят, весь мир держится на слонах. Вдруг это на самом деле так?!

ГРЕМУЧИЙ РОДНИЧОК

Низовка ростовская. Трущёбки. Одноэтажная городская седая пена. Как волной прибрежной на песке намываются водоросли, куски камышовых стеблей и всякая разная речная мелочь, так и неспешным временем устроились на крутом склоне по-над Доном неровные улицы с кривыми, узкими - не разъехаться - переулками. Сверху, по гребню - широкая улица Портовая - как граница между новым и старым городом, между быстрым, суматошным течением слившейся со временем реки и замершей, отколовшейся тишиной старого русла. Раньше была здесь казачья станица Гниловская, пока не накрыл её город своей равнодушной и бессмысленной суетой. Но и сейчас иногда с незнакомым приезжим могут тут громко поздороваться дети или тихо раскланяться старики.

Твёрдой каёмкой по правому берегу - железнодорожный путь к Таганрогу. Речной порт на левом берегу гремит по ночам пустыми трюмами и иногда разносит на всю округу древний и почти хмельной запах табака с турецких барж.

Дальше, чуть вверх по течению, знаменитый, утыканный ресторанами «Левбердон», связанный сухожилием Ворошиловского моста с центром и городской набережной.

Ниже от моста - въезд в «промзону». Безликий портал в серое нутро огромного, безразличного ко всему чрева с длиннейшими кишечными петлями изъязвлённых застаревшими рытвинами дорог и застывшими цепями устремлённых к элеватору длинномеров, гружёных зерном. С вьющейся рядом, мельтешащей, протискивающейся по своим суетным делам к базам, мастерским, заводам и фабрикам мошкаррой легковушек и небольших грузовичков.

Напротив промзоны, через Дон, чуть ниже улицы Амбулаторной, если спускаться узкой, замусоренной тропинкой от Портовой по переулку Поповского вниз к Дону, уже скоро он - родник «Гремучий». Из центра по

Портовой можно доехать на машине до переулка Деревянка. Затем, спустившись вниз и повернув назад, одолеть пару кварталов. Ну или от моста, что на проспекте Стачки, направо и вниз по Привокзальной улице на ту же Амбулаторную, а там и указатель к роднику.

Ещё один крутой спуск. Прямо – стальные пути, за ними, по невидимой за железнодорожной насыпью воде медленное движение грузовых судов и стена причала на том берегу с огромными буквами «Тихий ход». Справа заросли кустов, гаражи, небольшие жилые домики. Прямо по курсу убогий уличный туалет из красного кирпича и асфальтовая площадка для парковки машин. Через небольшой мостик вход в банный комплекс. Бревенчатые, стилизованные избы за высоким забором.

Слева от суеты, за мощными стволами деревьев, в нише крутого, почти отвесного, оголённого библейского склона расположено простое и незатейливое чудо.

Никто не знает, сколько веков подряд бьёт из пластов слежавшегося за миллионы лет ракушечника сильный подземный поток. Люди, честь им и хвала, облагородили место. Церковь установила каменный белый крест и освятила источник. Подробных сведений об этих деяниях не осталось. В стоящих поблизости церквях уже с трудом и «наверное» вспоминают год и имя священника, совершавшего обряд, много воды утекло... Имена мастеров, построивших переливные бассейны, установивших трубы и сделавших водоотвод, не удаётся раскопать в архивах.

К чему? Течёт, гремит родник. Монотонный шум, как вечность, незаметно рассеивается и почти сразу перестаёт напоминать о себе. Только рядом, уже привыкнув и перестав обращать внимание, можно вдруг наткнуться на время, остановиться, понять неизвестно что и над чем-то задуматься. Это просто и мимолётно.

Хочется войти в воду. Холодно. И зимой и летом около 10 градусов по Цельсию. Не замерзает прозрачная вода даже в самые сильные морозы в

спокойных рукотворных каменных чашах. Переливаясь через край, убегает, разговаривая о чём-то важном и непонятном, и, не договорив, прячется в большую, испачканную равнодушным городом реку.

Зимой и летом, весной и осенью, люди. Тихо и спокойно в холодное время. Сейчас здесь те, кто сжился. По многу лет, часто в одно и то же время, группами и в одиночку, здороваясь и не мешая друг другу, приходят каждый за своим. Входят в воду и долго, неспешно плывут по заведённому кругу.

Часто бывают пришлые, те, кто из любопытства или по праздности находят путь к «Гремучке». Эти шумят. Нет в них спокойствия, не слышат они песни родника, не научились, не натренировали слух. Галдят, фотографируются, суют руки в родниковую воду и выдёргивают с удивлением, шумно и беззаботно делятся впечатлениями.

Иногда на бортиках, окружающих бассейны – малоподвижные фигурки с серыми лицами, застывшими от внутренней привычной боли алкогольного или наркотического плена. Застыв, слушают, как гремит родник.

Бывает, являются пьяные или одурманенные компании с напускным весельем. Парни и девушки, мужчины и женщины, часто бравируя или в надежде протрезветь, лезут в воду в обуви и одежде. Бранятся, целуются, толкуют несвязно о чём-то важном. Эти тоже пришли за своим.

Подъезжают дорогие авто. Люди в модных банных халатах, переодевшись в салоне или у открытых багажников, идут к воде мимо шумящих люмпенов. Как-то всем удаётся разминуться на маленькой дорожке у бассейна. Вода уравнивает и мирит. Каждый приходит к Гремучему за своим. И Гремучий каждому «отпускает без очереди».

Летом в жару – столпотворение. К чистой воде, за прохладой и свежестью, спастись идут местные, многие со своими детьми. Пьют, конечно, немало. Привычный мат шумным облаком, вместе с дымом самодельных мангалов висит в раскалённом воздухе. Окурки плотным орнаментом укрывают землю, тара из-под спиртного мешает бегать детворе и её иногда лениво

собирают присматривающие за территорией, относящейся к банному комплексу, окосевшие от водки и жары дворники. В пыли, обманутые тенью, спят пьяные.

Люди. И днём, и ночью – люди. Каждый приходит за своим.

Крещение.

Вот когда Гремучий попадает в новостные выпуски городских СМИ. Молоденькая журналистка, оттараторив на камеру репортаж, сбрасывает меховую шубку и бросается в воду. Мелькнув купальником, сливается с толпой окунающихся возбуждённых тел. Толпа. Толп-а-а-а. Дорога забита автомобилями, бросать машину приходится за километр и пешком пробиваться к воде. От ночи к полудню спадает ажиотаж, уже можно набрать воды из труб, отстояв небольшую, всего человек из пяти-шести, очередь. В воду можно попасть без риска столкнуться с кем-нибудь лбом.

Уже на подходе к роднику чувствуется запах мочи, перемешанный с сивушными ароматами. Мусор, окурки, пивные, винные и водочные бутылки, тампоны, пакеты и обрывки упаковок – неизменная обратная сторона народного гулянья. Голоса, крики, пение, пьяная матерщина, женский смех, детский плач, молитвенное бормотание сплетаются и становятся осязаемой субстанцией, которая, сливаясь с шумом родникового потока, уже утекает в прошлое. К вечеру Гремучий обессилен, подавлен и тих. Каждый пришёл к нему за своим, каждый оторвал и унёс с собой то, за чем пришёл и почти никто не сказал роднику «Спасибо». Но это ничего.

Растворяются запахи, бомжи собирают на сдачу пустые бутылки и банки, ветер уносит клочья мусора, собаки растаскивают объедки. Дождями и талыми водами умывается земля. Кое-кто из постоянных купальщиков приносит веник или лопату. Делает уборку, читает про себя молитву, думает о хорошем. Через пару дней приходят в себя полупьяные дворники и вяло обходят окрестности в поисках заваливавшихся бутылок. Иными словами, происходит процесс самоочищения.

Родник отдыхает и снова становится самим собой. Он никому ничего не должен, он не просит и не боится. Он просто живёт, отдавая любому то, что тот может у него взять. Можно молиться, если пришла пора. Можно материться, если пока ничего не понял. А можно прийти и послушать, как гремит временем родник, отбивая сумбурный такт твоей беспокойной жизни. Можно слиться памятью с его течением и понять, как же вы, всё-таки, похожи.