

Устные истории



**Аркадий Файвишевич
Векслер,**
исследователь

Смольнинский мыс

*П*осле выхода в свет большой книги о Московском проспекте пришла мысль, что и Суворовский проспект с окружающими его улицами заслуживает подобного по объёму издания, тем более, что ранее в энциклопедии «Три века Санкт-Петербурга» были опубликованы мои статьи «Пески», «Рождественская часть» и статьи других авторов о значительных объектах истории и культуры, расположенных на Суворовском проспекте и поблизости от него. Название книги, которое издатель по обыкновению назвал условным, не раз всплывало в памяти, едва я слышал или читал что-либо о парусном спорте, которому мне посчастливилось посвятить всего четыре года своей жизни, отделившие школьные годы от армейской службы.

Всё началось весной 1952 года, когда кто-то из дворовых мальчишек похвастался, что он всю зиму ездил на занятия в яхт-клуб и сейчас готовит к дальнему походу настоящую яхту. «А можно с тобой?», – был естественный вопрос. «А ты знаешь, что такое яхта?», – был естественный ответ-вопрос. «Ну, такой маленький кораблик с парусом! Так, можно с тобой?». – «А, поехали, если мать отпустит!». Мама, занятая своими заботами о прокормлении и одевании трёх сыновей, давно не опекавшая меня, старшего, ко-

нечно отпустила, и мы, почти бегом (кто же ходит в 15 лет пешком?!), добрались от Сапёрного до угла Невского и Литейного, где нас будто бы ждал троллейбус «семёрка» (нам, во всяком случае, его ждать не пришлось). Ещё минут 20 по Невскому, потом мимо Биржи на Петроградскую, потом через какую-то речку на Петровский остров (здесь я был первый раз!), потом ещё немного бегом, и уверенный загадочный ответ моего знакомого суровому сторожу: «Мы на килёвку!» открыл мне путь в удивительный мир паруса (тогда ведь никто не называл этот мир «яхтингом!»).

На «килёвке» стояли на подпорках несколько больших лодок без всяких парусов и даже без мачт, а вокруг них было немало ребят нашего возраста, и постарше, и помладше, мальчишек и девчонок, и даже совсем взрослых людей, и все они чистили и тёрли эти лодки. «Готовим яхты под покраску после прошлого сезона и зимнего хранения», – деловито пояснил мой знакомый, протягивая мне обёрнутую шлифовальной бумагой палку. – «Три только в одну сторону, сверху, вниз!». «Ничего себе, яхта», – подумал я, когда вскоре от непривычной работы заболели руки. – «Придёшь ещё?», – вдруг спросил меня работавший рядом бородастый дядька, – «Не сдрейфишь!?». Что на это мог ответить подросток? «Конечно, приду! А когда в море?» – «Покататься приходи, когда откроется навигация, а чтобы стать сначала матросом, а когда-нибудь и капитаном, приходи заниматься в октябре, когда яхты опять поставим на “килёвку”». Летом несколько раз мне удалось «покататься» на этой яхте. Оказалось, что она носила название «Ветерок» и числилась за спортивным обществом «Зенит», в которое я был тогда же принят. Осенью я поступил в Авиационный техникум, а с октября начал заниматься по два раза в неделю в яхт-клубе. В техникуме отыскался и коллега по яхт-клубу Серёжа Галактионов, опытный «морской волк», занимавшийся в клубе второй год! Занятия в клубе, да ещё книги про яхты, яхтсменов, парусные гонки и походы быстро сделали мой лексикон достаточным для общения в клубном братстве.

Зимние занятия в яхт-клубе вспоминаются с удовольствием, хотя приходилось многое записывать в толстую тетрадь (записи

на листочках запрещались!), жалко, что она потерялась. Потом учили вязать узлы, флажному семафору. Это теперь всё есть в книгах, все уроки расписаны в картинках в Интернете, а в 50-х годах всё нужно было записать в тетрадь!

А ещё зимой, когда совсем встанет залив, первокурсникам удавалось покататься на буере-площадке, для чего мы ездили в Стрельну, а потом по подтаявшему льду готовой вскрыться Невской губы тащить этот неподъёмный без ветра буер на летнюю стоянку в клуб. Вот уж где и намокнешь, и замёрзнешь, но «охота пуще неволи»!

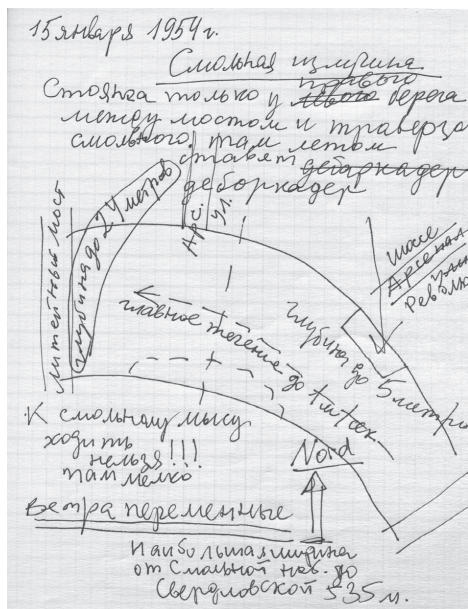
В навигацию 1953 года я уже был в экипаже «Ветерка». Ходили в заливе до Толбухина маяка, на форты. Этот «Ветерок» – немецкая яхта красного дерева, по типу вооружения – шлюп (можно, я не буду пояснять «яхтенные» термины, для посвящённого они понятны, а для непосвящённого пришлось бы потратить немало десятков слов, опять же мало понятных без рисунков и чертежей) длиной поменьше 10 м и шириной около 2 м, с площадью грота около 20 кв. м, с шестиметровым стакселем и спинакером и с небольшой уютной каютой в носовой части, досталась нам по репарации. Похожий по своим данным на яхту спортивного класса «Дракон», «Ветерок» всё же не мог участвовать в спортивных гонках и использовался как прогулочная яхта, принимавшая на борт до пяти человек (экипаж в два – три человека и один – два «гостя»). Однажды мы ушли на ней на форты вдвоём: кто-то из опытных зенитовских шкиперов и я в качестве матроса.

Поначалу всё шло хорошо, свежий ровный ветер быстро доставил нас к форту «Александр I», покрутившись около которого мы направились было в обратный путь, но вдруг (это всегда бывает «вдруг») ветер скис, мой шкипер, видимо совсем уставший на трудовом посту, оставив меня на вахте и дав приказание разбудить его, едва поднимется ветер, отправился в каюту спать. Вскоре стемнело, ветра не было, яхта потихоньку дрейфовала, я подрёмывал, ощущая себя чуть ли не яхтсменом, в одиночку пересекающим океан – сплошная идиллия. Шкипер время от времени спрашивал о ветре, и снова засыпал, но часиков в пять совсем встревожился, сказал, что ему нужно срочно в инсти-



Исаченко В. Г. Яхт-клуб на Петровской косе. 1992.

тут, в девять придут студенты на экзамен. Кстати, и у меня тоже был экзамен в техникуме по источникам питания. В шесть часов с форта донеслись звуки гимна: заработал радиоприёмник, время понеслось с невероятной быстротой, а ветра всё не было! Это только в песне «Если сникнет парус, мы ударим в вёсла!». А на яхтах вёсел нет. Мы пытались грести двумя сколоченными из реек поликами, но яхта двигалась плохо. Немного помогла нам отчалившая от форта моторка, но с трудом протащив яхту с полмили, с неё крикнули, что спешат в город, и отдали нам швартовы. К счастью, часикам к восьми парус «Ветерка» поймал утренний ветерок, и мы ещё через час к удивлению дежурного ошвартовались у самого крайнего бона. Мой шкипер опрометью бросился в дежурку отмечать приход яхты, а я остался наводить на ней порядок. На экзамен я успел практически последним, полусонный что-то отвечал, получил свою постыдную «пятерку», поскольку числился на хорошем счету у экзаменатора, занимаюсь в радиокружке, которым он руководил. И смех, и грех!



Смольная излутина. Лист из тетради
А. Ф. Векслера.

А зимой начали изучать лоцию реки Невы, чтобы участвовать в речных походах и гонках. Срисовывали Неву по частям из старинного «Атласа реки Невы от Санкт-Петербурга до Ладожского озера» сначала в тетрадь, наносили современные названия и результаты промеров глубин и ширины реки, а дома переносили срисованные части на большие листы, так что у наиболее прилежных учеников собирался целый атлас. Я рисовал лоцию в специально купленную тетрадь с синей коленкоровой обложкой. Она чудом сохранилась, хотя не раз отсыревала, и не все листы хорошо читаются из-за расплывшихся чернил, но теперь фотопроцесс позволил кое-что подправить.

В июле 1954 года несколько яхт, в том числе и «Ветерок», было решено поставить в Неву накануне Дня Военно-Морского флота (швертботы в честь праздника «погонялись» около Петропавловской крепости). Ночью под разведёнными мостами клубный

судейский катер отбуксировал «Ветерок» и ещё два «Дракона» к Свердловской набережной и поставил их к дебаркадеру напротив выхода к Неве шоссе Революции, а утром яхты совершили «дефиле» вниз по течению к Литейному мосту, развернулись на траверзе Арсенальной улицы, прошли, сопровождаемые милицией с милиционером, тремя – четырьмя галсами вверх по Неве и ошвартовались у нашего судейского катера, вставшего на якорь немного ниже дебаркадера, чтобы не мешать возможному приходу речного трамвайчика. Точно не помню, но, кажется, что никакого трамвайчика за весь день так и не было! Думаю, что милиция сопровождала нас, чтобы мы не подходили к смольнинскому берегу не из опасения, что яхты там сядут на мель, не такая уж большая у нас была осадка. Опасались, видимо, что мы помешаем работавшему в Смольном городскому начальству.

С места стоянки мы хорошо рассмотрели Смольный собор, оказавшийся примерно в четырёх кабельтовых от нас, и убедились, что город с Невы смотрится значительно интересней, чем с земли. И ещё мы убедились в том, что был прав клубный толкователь невиской лоции, назвавший место, где стоит Смольный собор, Смольнинским мысом.

Обогнуть Смольнинский мыс мне удалось ещё дважды при ночных проводках крейсерской яхты «Нева» под разведёнными мостами на пути в Ладогу, где «Нева» совершала 300-мильный переход, и обратно. Но это уже совсем другая повесть с ладожскими штормами и штилями, глубинами и шхерами, совершенно невероятным Валаамом, куда в те времена заходили только яхтсмены, да одержимые валаамскими закатами и прибоями художники, совершенно недоступным Коневцом, тогда ещё центром военизированного, запретного для плавания района. Но это действительно, совсем другая повесть...

Годы моего увлечения парусом оборвал призыв в армию. Служить мне пришлось под Архангельском. Мой вопрос замполиту части, можно ли продолжить занятия в местном яхт-клубе, вызвал у подполковника состояние, близкое к шоку. Парус в гарнизоне не нужен, вот футбол, городки или, на крайний случай,

«шахматы-шашки»... Впрочем, подполковник меня запомнил и снабдил кое-какими учебниками, узнав, что я не собираюсь оставаться на сверхсрочную, а готовлюсь к поступлению в институт, да ещё и помог закончить службу за пару месяцев до приказа о демобилизации, откомандировав меня в Ленинградский горвоенкомат «с целью продолжения дальнейшей службы в случае несдачи вступительных экзаменов в высшее учебное заведение очного посещения», как было сказано в предписании. Экзамены я, конечно, сдал и стал студентом радиотехнического факультета ЛЭТИ, но «очное посещение» пришлось закончить после первого семестра. Поступив на работу техником в конструкторское бюро электронной промышленности, я перевёлся на вечерний факультет, и на все увлечения, кроме чтения, времени уже не стало. «Смольнинский мыс» остался в прошлом.

Понятно, что для книги о Суворовском проспекте и окружающих его улицах лучшего названия, чем «Смольнинский мыс» не сыскать. Такого названия нет в топонимии Петербурга? Но взгляните на любую доступную Вам карту нашего города и увидите самый настоящий мыс, как его определяют географы, – участок суши, вдающийся в море, озеро, реку. Огибая этот мыс, Нева резко меняет направление своего течения с северного на западное. Границы этого мыса можно определить Смольной набережной левого берега Невы в пределах от Смольного проспекта до Водопроводного переулка, а можно и более широко – включив в них ещё и Синопскую набережную, чётную сторону Невского проспекта от площади Александра Невского до площади Восстания и головную часть Лиговского проспекта от площади Восстания с её мысленным продолжением на север до Воскресенской набережной Невы. Во втором случае в границах Смольнинского мыса окажутся исторический район Санкт-Петербурга Пески, бывшая Рождественская часть столицы Российской империи, бывший Смольнинский район Ленинграда и Муниципальное образование «Смольнинское» – значительная часть Центрального района современного Санкт-Петербурга. Это даст возможность в одной книге рассказать об истории и достопримечательностях

главной магистрали значительной части города – Суворовском проспекте, параллельных и перпендикулярных ему улиц.

Собрав воедино всю доступную информацию о Песках, Рождественской части, Смольнинском районе и Суворовском проспекте, я понял, что только её одной хватит на книгу страниц в 400–450, а ведь ещё есть пересекающие Суворовский короткие и длинные Советские, лежащие к западу от него Таврическая и Кавалергардская, короткая, но такая интересная Тверская, а ещё Дегтярная, Мытнинская, Кирилловская, Старорусская, проспект Бакунина, и ещё, и ещё... Так пусть будет «Смольнинский мыс» в двух или трёх книгах!

Издатель, для которого важнейшей частью дела является реализация книжной продукции, всё-таки отказался от милого моему сердцу названия и, отобрав из предложенных текстов столько, чтобы они составили книгу страниц в 700, дал ей традиционное для своих краеведческих изданий название «Суворовский проспект. Таврическая и Тверская улицы».

А как назвать следующую книгу? «Советские и другие улицы» как-то сегодня совсем не звучит!