

«А посеянное на каменистых местах означает того, кто слышит слово и тотчас с радостью принимает его, но не имеет в себе корня и непостоянен».

(Матф. 13: 20-21)



«Нет во всей России, а может быть, на Земном шаре, никого более коренного по вкусам, по укладу, по организации души, чем костромичи».

П. Флоренский

## УКОРЕНЕНИЕ

# ДОРОГОЙ МОЙ ЧЕЛОВЕК

Каждый из нас обязан знать жизнь своих предков и земляков, хотя бы в течение нескольких поколений. Но при этом надо иметь общее представление о прошлом всей страны: что в ней и с ней делалось, и кому на Руси было жить хорошо, а кому – плохо.

Поведаю, что знаю о жизни нашего земляка Щербакова Лаврентия Ивановича, принимавшего непосредственное участие в организации Тихоокеанского флота России, участника Цусимского морского сражения российской эскадры с японскими агрессорами во время русско-японской войны 1904–1905 годов.

Лаврентий Иванович – ровесник Сталина. Он родился в 1879 году в деревне Рюмино Ветлужского уезда Костромской губернии. Впоследствии эта деревня вошла в состав Верхне-Спасского сельсовета Пыщугского района Горьковской области.

После Русско-Турецкой войны по освобождению Болгарии от турецко-османского ига в 1877–1878 годах (а может быть и раньше) и до 1918 года во флот и армию России новобранцев призывали в возрасте 22 лет; поэтому наш земляк поступил на службу в российский военно-морской флот в 1901 году или чуть позднее. С его слов мне вспоминается, что в 1902 году он уже был на одном из кораблей Балтийского флота.

Теперь следует обратиться к предыстории России начала XX века. В.И. Ленин в своей книге «Развитие капитализма в России» писал, что с 1880 по 1900 год, т.е. в течение двадцати лет в России за каждые семь лет удваивалось промышленное производство, и была построена 21 тысяча верст железных дорог. 21 тысяча верст – это 22400 км, т.к. 1 верста составляет 1066,8 метра. Колея железных дорог в России 60 дюймов, 1524 мм, а в западно-европейских странах – 50 дюймов, 1270 мм.

Таким образом, в конце XIX века Россия строила ежегодно по одной трети БАМа, больше, чем все остальные страны мира вместе взятые. Стоит напомнить, что с 1858 по 1916 год Россия построила 90 тысяч километров железных дорог, из них в границах СССР 1946–1991 осталось 70 тысяч километров. Еще 70 тысяч километров (в расчете на однопутное полотно дороги) было построено за все годы советской власти с 1917 по 1991 год. Общая протяженность железнодорожной сети СССР в 1990 году составляла 140 тысяч километров.

Это, так называемое, «русское промышленное чудо» – общепризнанный документальный факт. В указанные 20 лет были построены железные дороги: от участка на подходе к Омску до села Ново-Николаевка на левом берегу реки Оби, ставшему потом городом Ново-Николаевском, затем – Новосибирском, и далее с мостами через Обь, Томь, Чулым, Енисей, Бирюсу и множество других больших и малых рек, через горы Забайкалья, вдоль по Приамурью до Амура перед Хабаровском, а от него – до Владивостока; от Читы через Харбин на Владивосток (прямо), от Харбина через Чанчунь и Мукден (Шэньян) к русским городам Порт-Артур (с 1954



Л. И. Щербаков в кругу семьи

г. Люйшунь) и Дальний (с 1954 г. Дальний) и на столицу Китая Пекин. Но еще не был построен трехкилометровый мост через Амур перед Хабаровском и не преодолен строительными железной дороги горный хребет перед Владивостоком со стороны Харбина. Поэтому с Хабаровском и Владивостоком к началу японской войны еще не было железнодорожной связи, а с Порт-Артуром уже была – от Читы по российской Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) и по Чаньчуньской ее ветке далее к Ляодунскому полуострову, на юге которого располагались русские порты и военно-морские базы Порт-Артур и Дальний.

В это же время строились железные дороги в горной Средней Азии с проходом через Караганду в Узбекистан, Таджикистан, Киргизию, Туркмению, а также в Закавказье, на Урале, к малым городам России.

Строился подвижной состав железных дорог, бурно развивалось машиностроение для металлообработки, для сельского хозяйства, для производства текстиля, где интенсивно стал вводиться трехфазный электропривод сразу после изобретения в России в 1880-х годах трехфазных генератора, электродвигателя и трансформатора. Началось создание изобретенных в Германии перед 1880-м годом бензинового

карбюраторного и в начале 1890-х дизельного двигателей. В Петербурге на заводе «Русский дизель» в 1910 году был выпущен 125-сильный дизель уже с многосотенным порядковым номером.

Это был подвластный мне полвека назад дизельный двигатель вечной, кажется, ремонтоспособности – дизель-генератор трехфазного тока с фазным напряжением 127 вольт. На корпусе того дизеля была приклепана табличка с названием города, завода, датой выпуска, заводским номером дизеля и его характеристикой.

Перед русско-японской войной Россия занимала первое место в мире по электроприводе, электромашиностроению и аппаратостроению, по железнодорожному транспорту; превзошла или почти сравнялась с европейскими странами по многим другим экономическим показателям, а по производству зерна, мяса и льна на душу населения опережала всех.

Растущее могущество России не нравилось золотовладельцам мира, ибо куда легче так называемыми «цивилизованными методами» выкачивать миллиардные капиталы из стран со слабой экономикой да еще находящимся в состоянии войны, чем ожидать умножения богатства за счет роста производства в своей собственной стра-

не. А для подрыва экономики России им нужны были генералы и революционеры, солдаты и дезертиры, вооружения и прокламации. И если первые – в странах-агрессорах, то вторые – в самой России.

С 1880-х годов Германия стала оказывать техническую помощь Японии в создании и производстве современных образцов вооружений, в строительстве кораблей военно-морского флота и превосходно обучила японские военные кадры западноевропейскому военному искусству. К началу XX-го века Япония уже располагала несколькими сотнями, хотя и небольших, но очень маневренных боевых кораблей, укомплектованных подготовленными к морским сражениям экипажами, но крупных кораблей имела мало.

Из-за затрудненности производственных связей востока страны с ее центром промышленность на Дальнем Востоке не получила достаточного развития, и по этой причине Россия не имела сильной военно-морской группировки на Тихом океане. Спешно строились военные корабли на Западе России и через Атлантический и Индийский океаны перегонялись в тихоокеанские гавани. По заказу России в конце XIX-го века на верфях города Филадельфии США было начато строительство новых военных ко-

раблей особенно высокой боевой способности.

Россия нуждалась в моряках высокой квалификации. На корабле в море, в отличие от солдат сухопутных войск, моряки лишены возможности получать регулярную помощь материальными средствами, ни людскими резервами, ни соответствующей необходимой информацией. Моряка не выведут из боя в резерв. Он должен быть универсалом – торпедистом, артиллеристом, стрелком, бойцом рукопашного боя: быстрым, сообразительным, выносливым, бесстрашным, в совершенстве владеющим как своей боевой техникой, так и техникой погибшего в бою товарища, оставаясь при этом всегда один на один со смертью.

В прежние времена таким требованиям могли отвечать новобранцы из числа высококорослых, детства познавших нелегкий труд, сообразительных крепких. Только таких брали во флот, а из самых лучших, уже опытных моряков набирали команды для новых кораблей, с особым отбором – на корабли, строившиеся для России в Америке.

Всем этим требованиям вполне отвечал и потому был направлен в Филадельфию в составе одной из корабельных команд для строившихся там для России кораблей Щербаков Лаврентий Иванович.

Знал я его с 1943 года. Летом 1955 года Лаврентий Иванович гостил в нашей семье примерно в течение недели. Живя уже у дочери в Голышах (прежнее название места, где ныне расположен пос. Ветлужский), он как-то случайно узнал, что мы оба с братом впервые за 6 лет вместе дома и приходил к нам погостить. Рад он был встретиться и со своим давним другом, моим отцом.

Больше всего он общался с братом Михаилом. Брат мой три с половиной года прослужил на Тихоокеанском флоте и более двух лет на Балтийском, откуда и демобилизовался в конце 1954 года. Оба они в разное время служили на одних и тех же флотах и с большим интересом делились воспоминаниями и впечатлениями.

Он был высокого роста, не менее 180 см, широкоплечий, в возрасте 76 лет сохранял бодрость, энергичность, обладал речью, походкой и выправкой бывшего офицера, подобно прошедшему войну 1941–45 гг. преподавателю академии бронетанковых и механизированных войск и офицерам Таманской дивизии, с которыми мне довелось общаться незадолго до этого. Чистый звонкий голос, лаконичность речи, точный подбор слов, характерный для здешних крестьян, родившихся задолго до Октябрьской революции, рождали скорее образ эlegantного преподавателя военного-технического вуза, а не посвятившего всю свою жизнь тяжелому крестьянскому труду человека. Так закрепилось в нем все военно-морское: походка, выправка, речь.



# УКОРЕНЕНИЕ



Когда были построены крейсер «Варяг» и броненосец «Ретвизан», русские моряки в составе уже упомянутых команд прибыли в Филадельфию и, изучив корабли и, освоив нужные морские профессии, привели те корабли в Петербург, проведя в Атлантике военно-морские учения. Щербаков Л.И. стал служить на «Ретвизане». Всю жизнь помнил он устройство этого огромного корабля и его размеры.

Уже в составе эскадры других русских кораблей крейсер «Варяг» и броненосец «Ретвизан» достигли Порт-Артура. По стечению обстоятельств крейсер «Варяг» оказался почти в полном одиночестве в корейском порту Чемульпо (Инчхон), где хозяйничали японцы, и не был выпущен ими из гавани. Крейсер принял неравный бой, потопив главный японский корабль и уничтожив ряд других.

Находясь в Порт-Артуре, Лаврентий Иванович обучил своей корабельной специальности прибывшего с Балтики моряка и был направлен поездом в Петербург для переезда во Владивосток корабля «Надежда», вошедшего в состав другой русской эскадры. В конце похода корабль принял бой с японцами в Цусимском проливе – между Кореей и Японией, где сотни японских кораблей напали на нашу эскадру, не пропустив ее во Владивосток.

В двух последних переходах названных эскадр из Петербурга через Атлантику и Индийский океан в Дальний Восток участвовал и корреспондент русской газеты Новиков-Прибой, написавший позднее книгу «Цусима» с изложением подробностей трансокеанских переходов и Цусимского сражения.

Во время одного из этих переходов после остановки на Мадагаскаре в Индийском океане стояла сильная жара, и не раз сильно штормило. Особенно страдали от жары кочегары, некоторые из них даже умерли. Сменить погибших товарищей должны были другие матросы. В те трудные дни родилась мелодия, а затем и новые слова старинной песни «Раскинулось море широко», на мотив которой со времен Великой Отечественной войны пелась песня со словами «Дрались по-геройски, по-русски два друга в пехоте морской, один паренек был калужский, другой паренек костромской».

Мелодия песни возникла, когда, изнемогая от жары, один из кочегаров, поднявшись на палубу, спел на выдохе: «раскинулось!» Сделав полный вдох, он с новым выдохом пропел: «море!» Так спел он первый куплет по одному слову на выдохе и вдохе между словами. Измученные моряки только так и могли петь. А разве мог прожить без песни русский солдат или матрос? Вот так и появился новый мотив известной нам песни «Раскинулось море широко». Текст с новыми



Броненосец "Ретвизан"

словами этой песни распространил с помощью походной типографии в виде листовок по кораблям эскадры Новиков-Прибой.

Лаврентий Иванович пел эту и другие военные песни лучше многих прежних и нынешних народных артистов России, которые поют громко и музыкально правильно, но без русской души, без нужного пафоса, не у русского народа петь научившись.

Рассказал нам Лаврентий Иванович, как оказался он в японском плену, где был непродолжительное время.

Цусимское сражение сопровождалось длительными и сложными маневрами кораблей, японцы не пропускали наших на фарватер, а вне известного им фарватера, море русским морякам не было знакомо. Сотни японских кораблей и судов нападали на русских, хотя крупных из них было немного.

Когда на «Надежде» кончился боекомплект, и японцы бросились на abordаж, русские моряки открыли кингстоны, чтобы затопить корабль, но он сел на мель, накренился вбок и погрузив в воду бок палубы. Оставшись в живых после рукопашного боя на палубе и падения в воду, Лаврентий Иванович в бессознательном состоянии попал в плен и пробыл там около трех месяцев. После обмена пленными между Россией и Японией на русском транспортном корабле он прибыл в Порт-Артур.

На пути в Порт-Артур моряки транспортного корабля, а вместе с ними и возвращавшиеся на родину пленные, пели новую песню о гибели «Варяга»: «Наверх вы, товарищи, все по местам!». Слова и мелодию песни сочинили русские моряки Порт-Артура сразу после гибели «Варяга», а отнюдь не женщина-композитор, как указано в нотах этой песни. Она издала и размножила ноты типографским способом – в это можно поверить, но не сочиняла эту песню.

Пробыв в Порт-Артуре непродолжительное время Лаврентий Иванович во второй раз отправился по железной дороге в Петербург, где и служил до демобилизации.

Вернувшись в деревню Рюмино, Лаврентий Иванович завел семью, а спустя некоторое время, переселился на неразработанный участок земли возле деревни Никишата у дороги Головино – Верхний Нюрюг, где и построил себе дом. Из деревень далее расположенных сельсоветов возили по этой дороге на станцию Шарья хлеб, лен, сено и другую сельхозпродукцию. Поскольку дом Лаврентия Ивановича находился у самой дороги, а деревня Никишата несколько в стороне, то у Щербаковых то и дело останав-

ливались ночлежники, где им всегда давали приют и, чем могли, кормили. На картошку с грибами любой проезжий мог рассчитывать даже в годы войны, благо лес грибной рядом с домом.

Во время войны 1941-1945 г.г. районные власти необоснованно (фактически за большую реальную помощь колхозу имени МТС в деревне Россохи) сильнее разорили его, тогда уже старика.

Лаврентий Иванович не вошел в колхоз в период коллективизации. Земли ему, единоличнику, по этой причине отвели, 15 соток, а не 40, как полагалось семьям колхозников. Овец и ягнят в Российской Федерации в то время позволено было иметь не более шести голов на семью. Во всех среднеазиатских, северокавказских республиках и в Калмыкии по 82 на семью, а в действительности – сотни. Лошадей же в личном пользовании имели тогда колхозники и единоличники всех республик бывшего СССР, за исключением, разумеется, России (кроме как в Восточной Сибири). Деревни исчезали одна за другой, но если перешел колхозник в другой колхоз – земли ему 25 соток, а не 40. А на Западной Украине, в Закавказье и Средней Азии некоторые колхозники получали под названием «бросовая» «неудобье» аж гектары по сути лучшей земли.

И вот война... Сыновья Щербаковых на фронте, дочери со своими семьями далеко. Вырастили Щербаковы быка, причили его к вожовой работе, но используется он ничтожно, а в деревнях тягла почти нет. Могли Щербаковы съесть быка, через год – следующего.

Но вот в Россохах лошадей нет совсем, и увел Лаврентий Иванович быка с заковычанной мордой в Россохи – хорошо работает бык!

Договор был с председателем колхоза – зерна ржи дать Щербакову за каждый год использования быка на скудное пропитание ему со старухой.

И через год председатель колхоза дал три пуда, т.е. 48 килограммов. Дознались районные власти, грозилась в тюрьму председателя посадить (не знаю, «отвертелся» ли), а на Щербакова насочиняли такой налог-штраф, что и дом его вместе с коровой того не стоили. Корову он продал, а по какой цене – взял документ у властей, причастных к той продаже, и все деньги внес государству.

Мало? Мало! – Угрозы... Но в тюрьму Щербакова все же не посадили – волокита, кормить надо, а проку в тюрьме от 64-летнего старика не будет.

После войны власти повели тяжбу, издеваясь над стариком. Примерно году в 1947 или 1948 приехал

из Ленинграда сын Лаврентия Ивановича офицер, награжденный за войну четырьмя орденами и множеством медалей, и усвоил районных «садивов», требуя прекратить издевательство над старыми добросовестными его родителями. Ведь бык-то очень выручил колхоз своим трудом, да в колхозе и остался. Однако не одними словами усвоил, а и коньяком с закусками. Отцепились.

Изошренное издевательство над русским народом было как бы важнейшим делом власти у нас в стране. Но за пределами России, да и в ней самой, в местах компактного проживания других народов, ничего подобного не наблюдалось: там жили по своим местным законам, а противоречащие здравому смыслу постановления центральных властей там просто игнорировались.

Это не выдумки, а подтвержденная множеством свидетельств жителей Прибалтики, Западной Украины, Грузии, Армении, Азербайджана, Осетии, Калмыкии, Татарстана, Казахстана, Узбекистана и Туркмении горькая правда.

Зима 1943 года была в наших местах особенно голодной. Голод этот случился не от неурожая, не от чьей-то лени, а от пагубных сельскохозяйственных законов, издаваемых сталинской правящей верхушкой. Главной причиной местного голода был закон 1939 года о величине налогов на зерно – пропорционально площади пашни, а на животноводческую продукцию – с площади всех сельхозугодий. За Головино были десятки деревень, возникших в лесах перед 1917 годом, где каждый крестьянин купил земли по 10 и более десятин, чтобы хватило потом и детям. Одна десятинка составляет 10925,4 кв. метра. И безграмотным новоиспеченным властям было невдомек, что пашней нельзя считать дуга и территории еще занятые лесом – не успели вырубить до пришествия к власти большевиков, от правления которых многие новоселы из тех деревень разбежались: кто в райцентры во множество новых контор, кто за вязки – куда попало. И все эти годы советская власть обкладывала сначала крестьян, а потом колхозы непосильными налогами по принципу: «выдрать и выгрести до дна». А с осени 1939 года неуплата налогов уже считалась уголовным преступлением, причем независимо от числа трудоспособных или каких-либо других условий.

И чем малочисленней становились деревни, тем большую сумму налога должен был выплачивать каждый. Уже в середине 30-х годов все дети 8-9 лет были вынуждены ежедневно работать весь световой день. А в итоге, например, в деревне Старково (возле Прудовки) в 1940 году на трудодень дали по 100 граммов зерна, а в 1941 – по 80. Это при налоге на более чем 2 сотни гектаров при 23 жителях 16-65-летнего возраста, тогда как в старых многолюдных деревнях дальних сельсоветов было по 3-4 подналоговых гектара на семью, а не по 8-10 на одного трудоспособного.

Там получали до войны по 1-2, местами до 3 килограммов на трудодень, что соответствовало нормативам: по 120-240, местами до 360 килограммов на трудодни с каждого гектара посевов плановых, но не фактических. А урожаи были тогда от 9 до 16-18 центнеров, иногда до 25 центнеров, т.е. от 900 до 2500 кг с гектара.

Описываю былую жизнь в цифрах и фактах, которые очень не любила тогдашняя городская комсомолка. Ей нужны были групповые дела ватагой «Эй, ухнем!» да сборища с купаниями в реке, песнями у костра и тому подобным валяньем дурака.

А в это время деревенские жители трудились от зари до зари, а в войну и даже после войны голодали все изрядно, а кое-где – ужасно, изматываясь в непосильном труде с 9-10 лет от роду.

Особенно трудном положении оказалась в то время семья Тюриновых из Прудовки. Ребятишки Тюриновы, учась в старковской начальной школе, а весной до первых зимних морозов работали в колхозе, а зимой иногда нищенствовали по всей округе.

Отец их, Константин Тюринов, погиб на фронте. А тут еще летом 1942 года в пору цветения от июльских заморозков в Прудовке и Старково пострадала картошка. На трудодни за 1942 год – ничего. Вот и пришлось Екатерине Тюриновой позволить детям своим собирать милостыню.

В один из зимних дней 1943 года ребятишки возвращались из головинских деревень, где они христардничали с ужасного голода, домой в Прудовку за 18 км. В тот день ударил сильный мороз. Одежда на детях дымотканая, сплошная рвань. Пройдя верст семь по зимней дороге, в версте от Никишата, они упали на дорогу и не смогли встать. Кожа у них замерзла на коленях, руках и на лице. Из колен – кровь...

Пропали бы совсем ребятишки, да тут, видно, Бог послал Лаврентия Ивановича в Головино. Увидел он лежащих детей с кровью на коленках, закутал их в свой полушубок, шапкой своей закрыл и в одной рубашке побежал домой в Никишата по санки.

Санки у него были довольно длинные с розвальнями – для ручной перевозки сена. Быстро положил на них тулуп, иные одежды – и бегом к деткам, моля Бога, чтобы не замерзли они насмерть.

Привез их к себе в дом. Там их отогрели, недели за три залечили язвы в отмороженных местах и здоровыми проводили домой.

По моим сведениям, в 1960-70 годах братья жили и работали в городе Рудный под Кустанаем. Один из них приобрел техническую специальность, а другой получил высшее инженерное образование.

Так в добросовестном поведении, честном труде и помощи людям прошла вся жизнь Лаврентия Ивановича Щербакова. В 1956 он заболел и в 1958 году в возрасте 79 лет скончался. Вечная ему память!

Н. И. ПАНКОВ

