

На Косой линии дождь со снегом. Питерская погодка. Строительство кругом, возводят новые здания, стрелы подъемных кранов в мутном небе. О Косой линии можно говорить бесконечно, как о любой из петербургских улиц. Каждая улица Петербурга – это неисчерпаемость событий и судеб, сплетённых единым местом и временем, жизнь населявших и населяющих её людей. «Весь город мой непостижимый», – как сказано Блоком. Сколько бы я ни шёл по Косой линии, она не кончится. Сама история прошла по ней, перечеркнув многие упования и утопические мечты. И мои в том числе. Но моя Косая линия, как и История, не останавливается, она не упирается в тупик. Отстранив преграду, она ведёт дальше, вперёд, в неведомую даль. Она раздвинет дома, и откроется за Гаванью мгlistый простор. И над Финским заливом косо взвоётся крыло морской чайки.

Я шёл, и с каждым шагом всё больше прояснялось забытое. Я увидел совсем другую Косую линию, другой день, и я торопливо шагаю вдоль обветшалой каменной стены, в бушлате и шапке, курсант первого курса. И тут же передо мной возникло большое краснокирпичное здание. Моя Макаровка!

² Продолжение. Начало см. Журнал «На русских просторах» № 1(36) 2019 г., стр. 71-82.

Поднимаюсь по парадной лестнице. Вот сейчас будет спускаться мне навстречу Лисин, капитан первого ранга, наш зам. начальника по военной подготовке. Тот самый Лисин, Герой Советского Союза. Заметит нарушение формы – наряд на камбуз, чистить картошку. Коридор, двери аудиторий. Идут занятия. Только в одной аудитории пусто. Моё место на самом заднем ряду, на «камчатке». Вот тут на этой скамье я и сидел, прячась за спинами товарищей, чтобы, невидимый для взора преподавателя, добирать недоспанное в кубрике, в нашем экипаже на 21 линии.

Но теперь тут никого из моих товарищей. Ни Серёжи Седова, ни Гриши Мушкетова, ни Бабошина, ни Анохина, ни Борисова, ни Маяцкого, ни Баландина, ни Соркина, ни Горкуши. Всех, всех их нет здесь. И за кафедрой не высится грозный профессор Никифоровский, с адмиральской осанкой, вперив в кафедру два своих неумолимых перста. Никифоровский, преподававший нам теорию электротехники и особо неравнодушный к моей фамилии. Не прогремит его страшный голос, пробуждавший меня от сна на моей «камчатке». Я тут один.

Я окончил Макаровку в 1970 году. Тогда называлось ЛВИМУ. Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова. Жили в экипаже на 21 линии. Каждое утро наша рота шла строем от экипажа на Косую линию в учебный корпус на занятия. Шли быстро, торопились в столовую, на завтрак. Через боковой вход, вниз, в просторный гардероб, устроенный в подвальном помещении, где мы оставляли свою верхнюю одежду. Сколько раз за пять лет учёбы я прошёл по этой, теперь такой дорогой для меня Косой линии. Тогда я ещё не знал её истории так, как знаю сейчас. История эта, Петербург, Ленинград, моя юношеская мечта о море, сияние героического имени адмирала Макарова. Всё переплелось.

Обхожу здание вокруг. С тыльной стороны оно П-образной формы. Теперь и тут благоустроено. Садик, скамейки, спортплощадка. Иду по аллее. Пасмурно, трепещут на сучьях редкие листья. А когда-то здесь были склады-сарай. И нас, курсантов младших курсов, ставили в наряд охранять эти склады. Помнится мне один такой ночной наряд, восемь часов стоять на страже, зимой, в декабре, перед Новым годом. Курсантская шинелька не спасает от стужи. Была у нас тут железная печурка, мы жгли в ней щепки, чтобы хоть как-то согреться. Сижую около неё на корточках, поближе к огню, а рукав-то шинели уже горит, палёным пахнет... Трам-

вай пролязгал за оградой, заворачивая, последний, до рассвета. Ещё целая ночь впереди. Как я дотяну до смены...

А дотянул до окончания училища. Выпускной вечер, актовый зал, все наши преподаватели. Начальник училища Жерлаков, лицо торжественно. И весь наш курс тут. Нам вручают дипломы. Мы – новые инженеры и офицеры. Разлетимся по всем портам, по всем морям, по всем парокходствам страны. И встретимся ли мы ещё когда-нибудь вместе, все, такие же, как сейчас, весёлые, молодые...

Макаровка принадлежит учебное парусное судно фрегат «Мир». (В годы моей учебы у ЛВИМУ был учебный парусник «Сириус»). «Мир» – самое быстроходное парусное судно в мире, победитель многих международных парусных регат. Выиграл более 30 гонок, в том числе в 1992 году большую регату, посвящённую открытию Америки, пройдя маршрутом Христофора Колумба. «Мир» – гордость нашего города, его символ. В 2006 году была выпущена памятная золотая монета России – фрегат «Мир». А в 2017 году 29 сентября мы праздновали юбилей – паруснику исполнилось 30 лет. Праздник всего Петербурга. Три месяца в году курсанты проходят на борту парусника плавательскую практику. Первым капитаном-наставником «Мира» был Виктор Николаевич Антонов. Теперь – его преемник Андрей Валентинович Орлов. Оба – выпускники Макаровки.

Здание нашей Макаровки – бывший дом призрения купцов Брусницыных, известный в Петербурге приют для сирот и стариков. История этого дома заводит далеко, в начало девятнадцатого века, а то и дальше. Мне захотелось как можно больше узнать об этой истории, о Косой линии. Меня и привело сюда стремление опять увидеть места, памятные не только для меня, но и для всего Петербурга. В одной улице можно узнать всю душу города, его гений. Ведь у каждого города есть свой гений-покровитель. Есть он и у Петербурга. Кто он? Сам Пётр – император, «чьей волей роковой под морем город основался»? Или апостол Христа, святой Пётр? Это знает душа Петербурга. Знает это и моя Косая линия, уводящая меня к давним дням. словно само время прочертило тут косую черту, соединив настоящее с прошлым. И в гавани на петровском фрегате опять поднят флаг с косым андреевским крестом.

«И в переулках пахнет морем». Писал Блок. Это о другой части Петербурга, на Пряжке, но как похоже. Юго-запад Васильевского острова, местность, известная с первой половины XVIII века – Чекуши. Косая линия – название возникло в начале XIX века. В

отличие от остальных линий Васильевского острова проходит не перпендикулярно Большому проспекту, а под косым углом к нему. Первое название – Новый проспект. Под этим именем улица была на картах Петербурга, начиная с 1798 года. Косой линией стала в 1821 году. Иногда её называли Кожевенным проспектом, поскольку проезд вёл к Кожевенной линии и заводам на ней. До 1940-х годов Косая линия доходила до Финского залива. Дом номер 5 – доходный дом, построенный в 1898–1900 годах по проекту Л.В. Богусского. Косая линия, 15а – дом призрения Брусницыных, построен в 1895 – 96 годах, архитектор П.Ю. Сюзор (1844–1919). С 1949 года Высшее мореходное училище имени адмирала Макарова.

После смерти родителей в 90-е годы XIX века братья Брусницыны – Николай, Александр и Георгий – в память о родителях основали дом призрения для малолетних детей-сирот имени Николая и Елены Брусницыных. Ныне в этом доме № 15а на Косой линии, как я уже сказал, наша Макаровка. Это было незаурядное заведение. Брусницыны выделили объём средств в 1,5 миллиона рублей. Архитектор здания – Павел Юльевич Сюзор. Тот самый Сюзор, который возвёл знаменитый Дом компании «Зингер» на Невском проспекте, 28. Теперь Дом Книги.

В приют принимались дети – преимущественно круглые сироты обоих полов от шести до двенадцати лет, а также потерявшие близких ветераны преклонного возраста. Для детей были организованы школа, больница и учебные мастерские. Перед 1917 годом в приюте на полном содержании находились более ста детей и более пятидесяти стариков.

В центральной части здания, на третьем этаже помещалась домовая церковь с хорами. Росписью церкви занимались художник Николай Андреевич Кошелев (роспись главного купола московского храма Христа Спасителя – тоже его работа) и мозаист Михаил Иванович Зоценко (отец Михаила Зоценко писателя).

При освящении здания богадельни в декабре 1897 года (в день 50-летия Кожевенного завода) присутствовали принц А.П. Ольденбургский и Иоанн Кронштадтский. Вскоре после открытия дом посетил Николай II с семьёй, дабы выразить благодарность Брусницыным, передавшим своё заведение в распоряжение города. Александр Николаевич и Николай Николаевич Брусницыны были гласными Городской Думы и участниками Комитета Санкт-Петербургского Попечительства о народной трезвости. Они организовывали столовые, читальни и спектакли, чтобы отвлечь мастеровых людей от пьянства, а также приюты, ясли, убежища

для подростков. О заслугах братьев Брусницыных перед городом напоминала мраморная доска, установленная в Александровском зале Городской думы.

Иконы и резной дубовый иконостас из домового церкви дома призрения сейчас можно увидеть в храме в честь Казанской Божией Матери в Вырице. Сама домовая церковь теперь восстановлена (при реставрации всего здания в 2012 году). Там долгое время был спортивный зал. Помню, я в нём занимался в мои курсантские годы. Тогда же чудесным образом нашли в кафе на Невском проспекте мозаичную икону Калужской Божией Матери. Украшала она фасад здания, а в годы войны была утеряна. Редкий иконографический тип – изображение без младенца с книгой в руках. Взгляд Богоматери устремлён на страницу развёрнутой книги. Работа, возможно, выполнена в мастерской М.И. Зоценко, уже упомянутого мной отца писателя Михаила Зоценко, художника, известного в начале XX века. Икона возвращена в Макаровку.

Многих вспомнил я на Косой линии, причастных к имени адмирала Макарова. Помню Лисина, с золотой звездой Героя на мундире. Блистательный офицер, военный моряк. Помню Жерлакова, начальника ЛВИМУ. Помню и Сухорукова Юрия Михайловича, знаменитого в своё время минёра. Теперь никого из них нет в живых. Прошло сорок семь лет (почти столетия) со дня моего окончания училища. Но память о них жива. О них написаны биографии и воспоминания.

Лисин Сергей Прокофьевич. Родился 13 июля 1909 года в Саратове в семье рабочего. Окончил Военно-морское училище имени М.В. Фрунзе. Служил штурманом на подводной лодке «Щ-313» Балтийского флота, штурманом на подводной лодке «Щ-401» Северного флота. Воевал в Испании в 1938 году, старший помощник командира на подводных лодках «С-4» и «С-2». Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года. Командир подводной лодки «С-7». К сентябрю 1942 года совершил четыре боевых похода. Выполнил девять торпедных атак. Потоплено четыре вражеских транспорта. За проявленные отвагу и героизм капитану 3-го ранга Лисину Сергею Прокофьевичу присвоено звание Героя Советского



Лисин
Сергей Прокофьевич

Союза. 6 июля 1942 года подводная лодка «С-7» под командованием Лисина вышла в новый поход. Через несколько дней плавания Лисин обнаружил вражеский конвой: 16 транспортов и 10 кораблей охранения. Выбрал для удара самый крупный транспорт. Лодку заметил вражеский миноносец. Отделившись от строя, он помчался на перископ. Несмотря на опасность, Лисин продолжал атаку. Только после того, как были выпущены по цели две торпеды, «С-7» погрузилась на глубину. Миноносец, не сумев нанести таранный удар, забросал лодку глубинными бомбами. В отсеках погас свет, потекли сальники, в трещины стала поступать вода. А взрывы бомб продолжались. Подводники насчитали их двадцать три. Умело маневрируя, Лисин увёл лодку из опасной зоны и, всплыв под перископ, заметил над морем густое облако чёрного дыма и плававшие на воде обломки затонувшего фашистского транспорта.

Утром 30 июля Лисин увидел на горизонте несколько транспортов противника, шедших севернее Либавы³ в Павловскую гавань, и принял решение атаковать. Но при сближении с целью глубины всё время уменьшались, и лодка в любую минуту могла наскочить на мель. И всё же Лисин не отказался от атаки. В самую последнюю секунду, когда он готовился произнести команду «пли», транспорты вдруг изменили курс. Атака кормовыми аппаратами стала невозможной, а в носовых оставалась всего лишь одна торпеда. Да и торпеды теперь из-за мелководья могли взорваться при толчке о грунт. Лисин дал команду на всплытие. В надводном положении лодка выпустила две торпеды, одна угодила в кормовую часть вражеского транспорта. Торпедированное судно «Кете» затонуло у входа в гавань. За тридцать восемь суток автономного плавания экипаж Лисина потопил торпедным оружием транспорты «Принцесса Маргарета» (1272 брутто тонны), «Лулео» (5611 брутто тонн), «Кете» (1599 брутто тонн). Артиллерийским огнём уничтожен транспорт «Похъялахти» (682 брутто тонны).

После короткого отдыха, 17 октября 1942 года «С-7» вышла из Кронштадта в свой очередной боевой поход. 21 октября Лисин донёс радиограммой об успешном форсировании противолодочных минных заграждений в Финском заливе и выходе в Аландское море. Каждый метр пути грозил гибелью. Лодка пересекла сорок две линии противолодочных мин, дважды касаясь бортами

³ Либава – в советское время Лиепая, городпорт в Латвийской ССР.
Прим. ред.

минрепов⁴. Преодолев заграждения, всплыла для подзарядки аккумуляторной батареи. Была торпедирована финской подводной лодкой «Весихииси», переломилась от прямого попадания торпеды и затонула. В живых осталось лишь четыре члена экипажа, которые в момент взрыва находились на мостике. В том числе Лисин. Были взяты в плен. Два года Лисин был в плену. После выхода Финляндии из войны 21 октября 1944 года передан своим в Выборге. Три месяца в Подольске в лагере НКВД на спецпроверке.

Награждён двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», другими медалями.

В 1945 году направлен на Тихоокеанский флот. С 1948 года – на преподавательской работе в различных военно-морских училищах. В 1961–1970 годах – в Ленинградском Высшем инженерном морском училище (ЛВИМУ) имени адмирала С.О. Макарова, заместитель начальника училища по военно-морской подготовке.

С сентября 1970 года капитан 1-го ранга Лисин С.П. в отставке. До 1985 года читал в ЛВИМУ курс лекций по морской истории. Секретарь Ленинградской секции Советского комитета ветеранов войны.

Скончался 5 января 1992 года. Похоронен на Серафимовском кладбище Санкт-Петербурга.

В Санкт-Петербурге на территории первого в России соединения подводных лодок установлен монумент с барельефом Героя. Имя Лисина увековечено на мемориальной доске с именами Героев Советского Союза бригады подводных лодок Балтийского флота, на Аллее Славы в Кронштадте.

Жерлаков Александр Васильевич – выдающийся учёный в области судовых гироскопических приборов, доктор технических наук, профессор кафедры радионавигационных приборов и систем (РНПиС) факультета Навигации и связи ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Родился в марте 1923 года в Петрограде. 23 июня 1941 в возрасте 18-и лет добровольно вступил в Красную Армию. 17 июля 1941 года отправлен в 1-й запасной полк (г. Горький), прошёл обучение, отправлен в Соликамск в Кировское Краснознамённое

⁴ Минреп – стальной, пеньковый или капроновый трос или цепь для крепления якорной морской мины к якорю и удержания её на определённом расстоянии от поверхности воды. *Прим. ред.*

пехотное училище. По состоянию здоровья списан и отправлен в действующую армию. С сентября 1941 года воевал радистом стрелкового полка на Калининском фронте. В декабре 1941 года в боях под Москвой был ранен. После лечения в госпитале демобилизован. Награждён медалью «За боевые заслуги».

В 1948 году закончил судоводительский факультет ЛВМУ (Ленинградское высшее мореходное училище). Зачислен на должность старшего лаборанта. Затем биография Жерлакова связана с Макаровкой. В 1950 году – помощник капитана по учебной части парусного судна «Сириус». В 1952 году закончил заочную аспирантуру и защитил кандидатскую диссертацию. С 1952 года работал ассистентом кафедры начертательной геометрии, ассистентом кафедры высшей математики, старшим преподавателем, доцентом кафедры судовождения.

С 1954 по 1956 годы – начальник отдела вузов Министерства морского флота. В 1956 году назначен заместителем начальника ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова по учебной работе, с 1966 до 1977 года – начальник ЛВИМУ.

С 1967 до 1997 года избирался на должность начальника кафедры РНПиС училища, с 1997 по 2013 год – профессор кафедры

А.В. Жерлаков автор более двухсот научных трудов, им написаны учебники и учебные пособия для специалистов по морским навигационным приборам и системам навигации. Его монографии и учебники используются в учебном процессе Университета. Написал книгу воспоминаний «Мореходка, дом 14».

Награждён орденами «Великой отечественной войны 1 степени», «Трудового Красного Знамени», «Знак Почёта», «За заслуги перед Отечеством 4 степени», медалью «За боевые заслуги» и другими медалями. Присвоено почётное звание «Заслуженный деятель науки и техники РСФСР».

В начале 2014 года профессор А.В. Жерлаков скончался.

Сухоруков Юрий Михайлович родился в 1926 году. С февраля 1942 года – боец-водопроводчик 1-го аварийно-восстановительно-



Жерлаков
Александр Васильевич



Сухоруков
Юрий Михайлович

го полка Местной противовоздушной обороны города Ленинграда. С 1943 года – «воспитанник» (сын полка) 8-го дивизиона катерных тральщиков Краснознамённого Балтийского флота (Ленинград). С июля 1943 года, по исполнению 17 лет, добровольно зачислен старшим краснофлотцем (мотористом) на катер-тральщик «МИ-8» 8-го дивизиона. В июле 1944 года служил мотористом КТЩ-25, командиром КТЩ-954. С мая 1945 по 1950 год участвовал в боевом тралении на Балтике. За время войны лично уничтожил свыше 480 мин. Отмечен многочисленными госу-

дарственными наградами: орденами и медалями, в том числе «За оборону Ленинграда», «Адмирал Ушаков», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов».

В 1952 году окончил ЛГУ, в 1955 – ВВМУ им. Фрунзе. Капитан 1 ранга. С 1959 по 1978 год – начальник организационно-строевого отдела ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова.

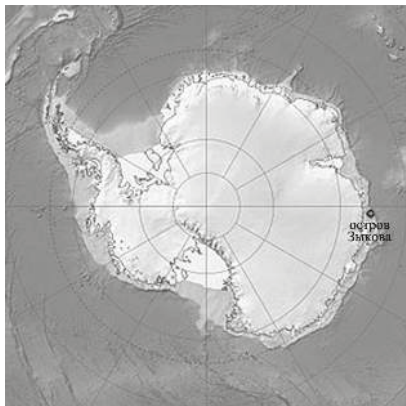
Ушёл из жизни в июле 2010 года. В 2016 году учреждён кубок Юрия Михайловича Сухорукова в соревнованиях по гребному слалому, планируется проводить ежегодно.

Шестопалов Валерий Иванович – капитан Мурманского морского пароходства, легендарная личность в истории освоения Арктики. Родился 28 ноября 1938 года. Пришёл в пароходство в 1963 году сразу по окончании ЛВИМУ. Работал на судах «Дежнев», «Северная Земля», теплоходе «Бирюса», дизель-электроходах «Рионгэс» и «Гижига». В 1974 году – капитан дизель-электрохода «Гижига».

В 1977 и 1978 годах экипаж дизель-электрохода «Гижига» под командованием Шестопалова совершил перевозку народнохозяйственных грузов на полуостров Ямал для нефтяников Тюмени. Сложное плавание полярной ночью. Было доставлено и выгружено на ледовый припай более 14 тысяч тонн различного груза. Шестопалов был награждён Орденом Трудового Красного Знамени. С 1978 по 1982 год – капитан атомных ледоколов «Сибирь», «Арктика». С 1982 по 1985 год – капитан ледоколов «Мурманск»,

«Диксон», «Капитан Сорокин», «Красин». В 1987 году переведён на должность капитана-наставника ледовой проводки, с июня 1987 года – заместитель начальника Мурманского морского пароходства, начальник службы ледокольного флота. За заслуги в подготовке и осуществлении высокоширотной экспедиции атомного ледокола «Сибирь» (1987 г.) в район Северного полюса награждён орденом «Дружбы народов». С 1988 по 1994 год – капитан атомного ледокола «Вайгач». С 1997 года – капитан-наставник службы безопасности мореплавания, с 2000 по 2008 год – заместитель директора по судоходству по грузовым операциям танкеров. С 2008 по 2013 год – капитан-наставник службы безопасности мореплавания. С 1999 года возглавлял Мурманскую городскую общественную организацию Ассоциация исследователей Арктики. Всего проработал в Мурманском морском пароходстве 46 лет. Почётный полярник, ветеран труда ММП.

Зыков Евгений Кириллович. Родился в 1932 году в селе Черниговской области в семье крестьянина. В 1952 году поступил в ЛВИМУ. Штурман, курсант-практикант пятого курса. Погиб в Антарктиде 3 февраля 1957 года во время 2-й советской антарктической экспедиции в трёх километрах к западу от станции Мирный. Произошёл обвал кромки ледяного барьера, и лёд рухнул на палубу ледокола «Обь». Похоронен в Антарктиде на вершине безымянного острова. В честь него этот остров назван островом Зыкова. О гибели Зыкова в книге известного полярника, участника многих антарктических экспедиций Бардина В.И. «Ещё одно путешествие на край Земли», а также в его воспоминаниях.



Остров Зыкова
в Антарктиде