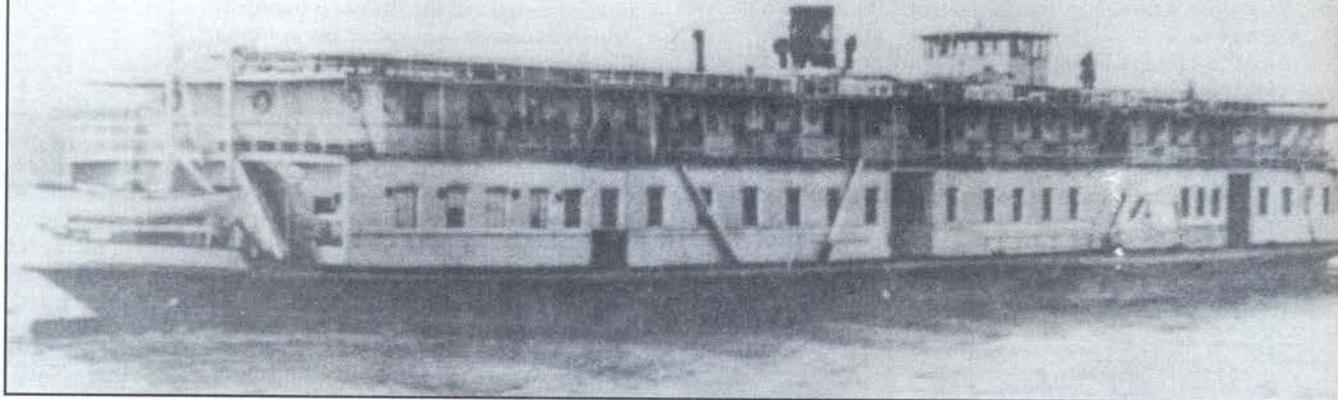


О, краткое очарование плывущих мимо кораблей...



Имя Н.М. Карамзина в нашем крае всегда на слуху. Несомненно, что этому отрадному явлению в самой большой степени способствует симбирский памятник великому историку. Памятник входит в наше сознание с самого детства как непременная и достойная часть города – одна из тех, которая составляет его лицо. Муза Клио и формой, и содержанием являет нам свидетельство того, что «наши предки были не хуже нас». Радует и другой памятник – Карамзинская общественная библиотека – теперь уже в новом качестве – как музей, воскрешенный усилиями и трудом работников Дворца книги, и мы можем оценить всю неповторимость книжного собрания библиотеки и ту высокую духовность, которая здесь присутствует.

В этом мемориальном перечне, посвященном Карамзину, был еще один замечательный и оригинальный памятник – пароход «Карамзин».

В начале 1904 года на Сормовских заводах в Н.Новгороде было начато строительство двух речных пассажирских пароходов. Заказ на них поступил от Санкт-Петербургской страховой и транспортной компании «Надежда». Закладка пароходов совпала с началом русско-японской войны. События на Дальнем Востоке еще только разворачивались, когда по Военному ведомству среди многих других прошло назначение, которое не могло остаться незамеченным российской общественностью. 12 марта 1904 года генерал-лейтенант А.М. Стессель, командир третьего Сибирского корпуса, стал командующим оборонительного района Циньчжоу – Порт-Артур. Свою долю в прославлении Стесселя внесли и владельцы компании «Надежда», решив назвать один из строящихся пароходов «Генерал Стессель». Другой назвали «Ломоносов».

Генералу Стесселю суждено было за девять месяцев пережить быстротечную славу народного героя, руководителя «нашей твердыни» на Дальнем Востоке, но позднее – войти в историю главным виновником сдачи крепости японцам. Поэтому правлению «Надежды» пришлось «давать ход назад».

2 апреля 1905 года нижегородская газета «Волгарь» сообщала: «Компания «Надежда» вводит в свою пассажирскую Астраханскую линию два новых парохода: «Ломоносов» и «Карамзин». Предлагали второй назвать «Генерал Стессель», но в последнее время эта мысль оставлена».

Из сообщений газеты «Нижегородский листок» от 22 августа 1905 года: «Вчера в четыре часа дня ушел первым рейсом до Астрахани пароход «Карамзин». Новый пароход – точная копия ранее выпущенного «Ломоносова». По отделке классных помещений и в отношении технических устройств он является одним из лучших на Волге. Командиром парохода состоит Василий Васильевич Брац».

В десять часов утра 23 августа 1905 года «Карамзин» причалил к симбирской пристани. Поразительно – иначе не скажешь – то, что случилось это ровно через 60 лет, день в день после того, как 23 августа 1845 года состоялось открытие памятника Карамзину в Симбирске!

Впервые о пароходе «Карамзин» мне довелось услышать в середине 80-х годов прошлого века. К этому

времени о встрече с людьми, каким-то образом связанными с пароходом, сгоревшим в 1919 году во время Гражданской войны, – об этом я не мог и помыслить. По всем прикидкам поколение это уже ушло из жизни. Не было особых надежд разыскать и фотографию судна (см. вверху). Поиски ее привели меня в 1991 году в музей Нижегородского речного училища. Здесь меня ожидало знакомство совершенно невообразимое, удивительное – с кем бы вы думали? – с сыном капитана «Карамзина» В.В. Браца, того самого, имя которого упоминал «Нижегородский листок». Сын его Франц Васильевич – создатель и душа музея, работал в нем более четверти века. Он родился в 1904 году, годом раньше «Карамзин»-парохода. Наши беседы были долгими – и в музее, и дома у Франца Васильевича.

– Отец был назначен на пароход с самой закладки судна, – говорил Франц Васильевич, – и за полтора года облазил, как говорится, его от килы до клотика. И хотя командирская практика отца была к этому времени немалая, принимал он пароход с завода впервые. В.В. Брац родился в 1867 году в прибалтийском городе



*В.В. Браац,
капитан парохода «Карамзин»*

Митава. В 13 лет поступил юнгой на голландский парусник. Потом закончил Рижские мореходные классы и плывал на линии Гамбург-Нью-Йорк сначала рулевым, а потом штурманом. Дальнейшие его плавания в командирской должности проходили на Балтике, Каспии, и с 1896 года – на Волге. Здесь до назначения на «Карамзина» был капитаном пароходов «Ориноко», а затем «Христофор Колумб» Общества А.А. Зевеке. Переход с моря на Волгу был, очевидно, связан с женьтибой капитана, причем, немалое влияние, надо думать, оказала новая родня В.В. Брааца: тесть Ф.Г. Инге – капитан парохода «Император Николай II» и брат тещи И.Ф. Кюстнер – капитан другого волжского парохода «Александр II».

– Как я помню «Карамзина»?

– улыбается Франц Васильевич. – С самого раннего детства, с тех пор, как я стал помнить себя, – папа и его пароход были для меня нераздельны. Они входили в мое сознание вместе. Не трудно представить ту беспредельную восторженность, с которой я воспринимал папин пароход. Капитанская каюта была продолжением нашей квартиры, мне казалось, что нет на свете ничего приятнее, чем пароходные палубы, продуваемые ветром. Окрашенный светло-салатным колером, принятом на «надеждинских» судах, пароход, казалось, излучал благостный холодноватый свет. На полукружье сиянья, так речники называют кожух гребного колеса, – изображена вся символика парохода – якорь, зеленый вымпел компании, российский флаг и под ним надпись «Карамзин». Командиры «надеждинских» судов, кроме традиционной черной формы, носили парадный костюм цвета «хаки». Надо сказать, весьма элегантный. В 1911 году В.В. Браац перешел с «Карамзина» на пароход «Александр», а в 1917 году он навсегда оставил капитанскую должность. На берегу он работал в бюро аварий страховой компании, в пароходстве, на судостроительном заводе.

Капитан тяжело переживал трагическую судьбу «Карамзина». Франц Васильевич вспоминал: «Отец утверждал, что «Карамзин» строился под знаком Марса, под знаком войны – от закладки до выхода в рейс. Поэтому и погиб на войне, проплавав всего 14 лет».

У Франца Васильевича сохранилась только одна фотография отца, которую он всегда возил с собой.

– Этот портрет я взял себе, уезжая из Нижнего после окончания водного политехникума – так тогда называлось сегодняшнее училище. Было это весной 1929 года. И можете себе представить, – улыбается мой



*Ф.В. Браац,
сын капитана парохода «Карамзин»*

собеседник, – назначение я получил в ваш город, в Ульяновск.

Я недоуменно молчу – надо же!

– Да, я приехал в Ульяновск и был назначен начальником пристани Крестово Городище. Жил в Кайбелах, квартировался у местных крестьян, оклад у меня был 80 рублей, из них 30 рублей платил хозяевам за постой, за стол с завтраком, обедом и ужином, за баню и стирку. Прикупил только сыр в Городище, у сыровара-эстонца. Он снабжал всю округу прекрасным сыром. На второй год меня перевели в Часовню – была такая грузовая пристань, у левого берега выше моста. После завершения навигации 1930 года я уволился и уехал домой в Нижний.

Перед тем, как расстаться, я спросил Франца Васильевича: «А вы можете представить появление нового «Карамзина»-теплохода на Волге в предстоящую навигацию?» – «Буду только рад этому и запишусь постоянным пассажиром».

К счастью, надеждам нашим суждено было сбыться. В ноябре 1991 года в честь 225-летия со дня рождения Н.М. Карамзина в Московском речном пароходстве именем историка был назван новый пассажирский теплоход. Отправился в свой первый рейс «Николай Карамзин» с началом навигации 1992 года.

Счастливого плавания!

Анатолий Пирогов

