

Магия симбироведения

Педагог-краевед, по сути, волшебник. На занятиях он может взять детей за руки и провести их по дну древнего Русского моря, пробираясь сквозь серебристые стаи ископаемых рыб, напуганных большеглазыми и зубастыми ихтиозаврами. Или, хрустя сухим снегом, пройти по приледниковой тундре, где устало бредут огромные, рыжеватобурые мамонты и грузные шерстистые носороги. Он может приподнять шкуру, закрывающую вход в жилище из бивней и костей мамонта, и познакомить учеников с первым человеком разумным – нашим общим предком, поселившимся на территории Ульяновской области. Учитель-краевед может поставить своих воспитанников в походную колонну красноармейцев, с винтовкой на плече шагающих к сонному Симбирску багровым расцветом 12 сентября 1918 года. Та-



кие прогулки с педагогом-краеведом влюбляют детей в малую родину, неразрывно связывают корнями с родной землёй, вызывают желание быть похожими на своих земляков, прославивших Симбирский-Ульяновский край. Такова магия симбироведения.

В последние десятилетия в Ульяновской области отмечается повышенный интерес к краеведе-

нию. Любовь к природному и историческому наследию объединяет ульяновцев в единое целое, становится стержнем региональной идентичности и залогом процветания нашего края в будущем.

Уникальный для Поволжья научно-популярный журнал «Мономах» выступает в авангарде ульяновского краеведческого движения. С этим журналом, как с опытным гидом, можно отправиться в увлекательное путешествие по истории Богом хранимой Ульяновской области.

Наше региональное руководство не должно забывать, что каждый рубль, вложенный сейчас в краеведение, обернётся миллионной прибылью в будущем. Давно известно, что любовь к родному краю способствует развитию экономики региона. Люди, которые знают и любят малую родину, никогда её не покинут и будут всю жизнь достойно трудиться на общее благо.

Дмитрий Семенов

Карамзинка на колёсах

В наше время автомобиль – привычная часть пейзажа, а в первой половине прошлого века он был настоящим чудом, вызывавшим всеобщее внимание и восторг. В то время копытный транспорт был единственным видом сообщения с «большой землёй» для посёлка имени Карамзина.

История «колёс» в Карамзинской колонии душевнобольных началась в 1890-е годы с крестьянских телег, подвозивших кирпичи и цемент для строящихся больничных корпусов, и с пролётки директора Василия Александровича Копосова (1851–1922). В начале XX века сообразительная лошадь Манька степенно привозила архитектора Фёдора Осиповича Ливчака (1878–1919) на место строительных работ.

Лошади в Карамзинке прослужили с момента её основания и до начала 1960-х годов. Лошадки трудились при больнице и в подхозе. В дореволюционной Карамзинке собственный выезд был только у В.А. Копосова и его заместителя – талантливо-

го врача Константина Михайловича Целерицкого (1855–1933). В мастерских Карамзинской колонии душевнобольных изготавливалась конская упряжь (вожжи, уздечки, шлеи, хомуты, чересседельники, седёлки), вёдра для поения лошадей, попоны, телеги, сани и даже легендарный «Копосов тарантас», исправно прослуживший до начала 1950-х годов. Количество лошадей колебалось в пределах 16–20 особей. Кормили лошадей хорошо, сено было в достатке. В больших количествах его заготавливали на пойменных лугах под Карамзинкой. В уходе за лошадьми использовался труд больных, большинство из которых были крестьянского происхождения и легко справлялись с таким поручением.

До второй половины 1930-х годов лошади были монополистами по перевозкам и доставкам грузов в Карамзинку. Для их



Подкова варшавского типа и обычная подкова



содержания были построены конюшня и кузница, учреждены должности конюхов, кучеров и ветфельдшера. Кроме обычных крестьянских низкорослых лошадей в Карамзинке служили и крупные тяжеловозные породы лошадей, для которых выковывали огромные кольцевой формы подковы варшавского типа.

Тяжко пришлось лошадам в годы Великой Отечественной войны. Двенадцать измождённых лошадей обслуживали больницу и посёлок с общим населением около 1200 человек. Половина лошадей периодически находилась на «больничном». В ноябре 1943 года две лошади погибли от непосильной работы и отсутствия кормов. Зимы в годы войны были очень снежные. Дороги не чистили. Весной и осенью грязь. На машине можно было ездить только летом. Единственная оставшаяся в автопарке газогенераторная машина почти всю войну простояла в гараже – не хватало запчастей, покрышек и горючего.

На «копытах» пришлось снова возить все грузы для увеличившегося за счёт эвакуированных населения Карамзинки. К весне из-за голода и измождения некоторые лошади подсобного хозяйства висели на верёвках в стойлах. И тогда функции лошадей начинали выполнять сотрудники Карамзинки, которые впрягались в саночки, тележки и везли всё необходимое для больницы: муку, крупы, овощи и дрова. На саночках через замёрзшую Волгу везли мешки с мукой. Даже когда на поверхности льда выступали вешние воды, карамзинские женщины продолжали тащить на себе мешки с мукой.

В тяжёлые военные годы за лошадей работали коровы из подхоза, которые давали мало молока. Их начали приучать к работе в упряжке. Возницами труднились подростки. Трудное это было дело. Везёт коровёнка со впалыми боками повозку с мешками, увидела на обочине сочную траву, резко поворачивает в сторону лакомства – мешки с повозки летят на землю. Вознице опять надо заниматься погрузкой, а мешки с зерном весом по 70 ки-



Смотр автопарка во дворе мужского корпуса. 1952

лограммов. По пути на мельницу в Грязнуху несколько раз приходилось выполнять непредвиденную работу, на обратном пути всё повторялось.

Первым «мотором», прочитавшимся в Карамзинке сизыми выхлопными газами, был «Форд» симбирского городского головы Леонида Ивановича Афанасьева (1868–1926), который был в дружественных отношениях с В.А. Копосовым и периодически навещал его.

До Великой Отечественной войны в Карамзинке было две полуторки ГАЗ-АА. С началом войны одну мобилизовали, а другую переделали в газогенераторную (№ 57–18). Бензин для неё был нужен только для старта, а потом она «кушала» берёзовые, дубовые и липовые чурочки, последним отдавала предпочтение.

В 1941 году Карколония «для перевозок больных и медикаментов» запрашивала два легковых автомобиля ГАЗ-М-1 (легендарная «Эмка») – санитарку и пикап. В трагический первый военный год каждый автомобиль был необходим на фронте, и о желаемых легковушках пришлось забыть на 12 лет.

Сразу после войны в Карамзинку начинают поступать «демобилизованные» грузовички. Детвора гурьбой бегала за шофёрами и многогласно просила их прокатить. Порядки в те времена были строгие, и водители скрепя сердце, деликатно отказывали детским просьбам.

К 1952 году в автопарке психиатрической больницы насчитывалось три полуторки ГАЗ-ММ

и две трёхтонки ЗиС-5В – все производства Ульяновск. Шоферили на них Полбин Дмитрий Николаевич (1919–2000), Калькопф Александр Людвигович (1928–1981), Харитонов Сергей Васильевич (1923–1973), Митин Семён Васильевич (1910–1963) и другие. Жемчужиной гаража была санитарка ГАЗ-653, которую через несколько лет сменила модернизированная модель ПА3-653. Водителем санитарки был кавалер ордена Славы II и III степеней Пастухов Владимир Сидорович (1923–1974). В середине 1950-х в Карамзинку поступило несколько трёхтонок УралЗиС-5М.

На грузовичках ездили за лекарствами и продуктами в Ульяновск, Кремёнки и Ишеевку, вывозили дрова из поймы Волги, Ясашной Ташлы и Тушны, а также урожай из подхоза. Грузовички использовались и для перевозки людей. До конца 1960-х годов это было обычным делом. При возможности на полуторках отправлялись на Волгу и её пойменные озёра – рыбачили, охотились на птицу. В просторных санитарках возили не только больных, но и компактные грузы, а летом – карамзинских ребятишек в пионерский лагерь «Берёзка» в Ясашной Ташле.

До 1950-х годов отработанные автомобильные детали безотходно перерабатывались. Один умелец из старых автомобильных покрышек научился мастерить галоши. В сапожной мастерской крышки шли на подошву для сапог. Свинец аккумуляторов плавил на рыболовные грузила. Из рессор и подшипников в