

# Явь самоцветная

В Колывани находится колыбель алтайских заводов. Отсюда, от первой плотины на реке Белой, от первых медеплавильных печей пускала свои ростки новая промышленная цивилизация, принесенная демидовскими рудоплавильщиками.

Весь остальной шлейф мануфактурного дела: кузнечное ремесло и плотничное, возведение жилых строений и заводских, и оборонительных - все это впервые осуществилось здесь, под горой Синюхой. Колывань - мать алтайских городов, повторю я еще раз, чтобы оглянуться на ее исток и на то, в каких же отношениях пребывает она со своими детьми.



...Бывает так: засуетится, запурхается сын в делах и забывает дорогу к матери. Все

недосуг, не час, не время... Что-то подобное произошло и в родственных отношениях Барнаула и Колывани и ее детей. Змеиногорск - самый старший сын - ныне еле дышит.

Барнаул - самый важный сынок Колывани, ныне утвердился на земле прочно и обладает многими дельными качествами. Он и банкир, он и промышленник, он и художник. Но в перестроечные годы сыночку было не до матери. Не поэтому ли среди акционеров камнерезного завода оказывались представители бизнеса то из Москвы, то из Новокузнецка, впоследствии махнувшие на Колывань, как на чужую тетку.

(Окончание на 3 стр.)

Александр РОДИОНОВ, писатель

Колывань: пунктир истории

# ЯВЬ САМОЦВЕТНАЯ

(Начало на 1-й стр.)

В те самые дни, когда очень явственно обозначились черты банкротства завода, Колывань с родительской надеждой выходила на бастион, чтобы с возвышенной околицы посмотреть - не едет ли сынок на помощь...

рального значения, и необходимость сохранения камнерезного производства на Алтае, реализация технологического оборудования камнерезного завода для покрытия долгов является нецелесообразной. Вспомогательное оборудование самортизировано. Для погашения вышеперечисленных долгов просим выделить 500000 руб. из краевого бюджета...

К тому времени, а это декабрь 1998 г., на заводе уже действовал ликвидатор В.С. Терещенко. И сдавал свои дела прежний директор Б.Г. Пчелинцев.

Два директора распорядились выдохшимся заводом, но искусственное дыхание экономическому "утопленнику" делала организация, которая за год до описываемого события камнерезным искусством заниматься и не помышляла.

Сегодня я не вижу ничего странного в том, что Колыванский завод передали

организации, ведающей дорогами. И убедиться в этом мне помог зимой 2001 г. настоятель Казанского собора в Петербурге отец Павел. Я искал наши колонны в неоднократно перестроенном храме. И отец Павел развернул передо мной альбом о Казанском соборе на той странице, где был опубликован эскиз царских врат. Колонны в центральном алтаре, по замыслу художника, были из ревневской яшмы. И они были выполнены в цвете именно как ревневские.

- Знаете где совсем недавно ушел этот эскиз? - будучи уверенным, что ответ мой будет отрицательным, глянул на меня ясноглазый священник. И не стал дожидаться, когда я признаюсь в незнании. - В архиве Министерства путей сообщения. Вроде бы никакой связи с церковью. Но, когда затевался по распоряжению государя императора ремонт храма, а это 1830-е годы, расходы по ремонту на себя взяло это крепкое в финансовом плане министерство. Святое дело - помогать историческим памятникам.

Документально передача камнерезного завода "Алтайавтодору" была оформлена распоряжением администрации края 18.02.1999 г. Двумя месяцами раньше зам. председателя ликвидационной ко-

миссии Л.А. Хвоинский - он возглавил "Алтайавтодор" с 1998 г. - просил администрацию края дать разрешение профинансировать Колыванский камнерезный завод за счет территориального дорожного фонда.

...Вижу необходимость уточнить ход событий, которые предшествовали ликвидационному постановлению. Оно не могло появиться без внутреннего решения главы администрации края Александра Александровича Сурикова. У меня есть вот какие соображения. Суриков приехал на Алтай молодым инженером и работал в сфере практической - строил дороги и мосты. Прошел путь

Томской губернии, в которую входили алтайские горные заводы. Фролову в это время - 40 лет. Суриков избран губернатором в более зрелом возрасте - 56 лет. Фролов посчитал за лучшее переезд в Петербург - там он стал сенатором. Суриков в столицу мог переехать, но не поехал, остался на Алтае и стал членом Президиума Госсовета. Уточню: в него входят всего лишь семь российских губернаторов.

Допускаю, что сопоставление двух биографий - это поиск внешнего сходства. Но две губернаторских судьбы имеют сходство и внутреннее. Оно заключается в отношении к Алтаю, в осмыслении его ис-

● Была нарушена система родовых координат. И на оси, связующей родственно Колывань - колыбель промышленности, мать алтайских городов, а Барнаул - сынок, образовался провал. Только разрывом оси родовых памяти, только провалом памяти исторической я объясняю постепенное угнетение Колывани как художника по цветному камню.

от мастера до начальника "Алтайавтодора", следовательно, до прихода во власть краевую имел и производственный, и административный опыт. Когда оглядываешься на такой путь, невольно возникают параллели с XIX веком.

Инженерная стезя в то время для молодых людей на Алтае начиналась в более раннем возрасте - с 12 лет они обучались в Горном кадетском корпусе и, получая ежегодную практику на рудниках и заводах Алтая, к 15 годам уже вступали в пору самостоятельной деятельности, пусть и на нижних ступенях служебной лестницы.

Такой путь, характерный для прошлого века, прошел Петр Козмич Фролов. Он учился в Петербургском горном училище, позже преобразованном в кадетский корпус. Для Алтая Фролов - фигура очень значимая.

А теперь вернемся к параллелям. Пройдя путь горного офицера от низших должностей до начальника горного округа, Фролов стал губернатором

тories. О том, что Суриков ее знает достаточно хорошо, показала публикация его размышлений в журнале "Российская провинция". И еще одна деталь. Фролов получил в управление губернию, когда Алтай преуспевал и был золотым карманом России. Суриков начал управлять краем, когда экономика Алтая рушилась вместе со всей страной, казалось бы, наоборот, но Алтай оставался для России ее хлебным карманом. И не такие заводы, как Колыванский,

в те годы были в состоянии полураспада, а то и полного краха. Но тем заводам и заводам, как Колыванский, в те годы были в состоянии полураспада, а то и полного краха. Но тем заводам и заводам, как Колыванский,

Колывань камнерезная подошла к своей двухвековой черте. Этим я и объясняю уважительное и активное отношение Сурикова к истории Колывани, а стало быть, и к истории Сибири. Конечно же, решению о возвращении к жизни памятника истории, о сохранении камнерезания как искусства предшествовало обсуждение проблемы со своими замес-



Деловой двор завода.

тителами, и в первую очередь с Владимиром Сергеевичем Германенко.

Предполагаю, что в какой-то момент консультаций и совещаний по судьбе Колывани Суриков и Германенко понимающе переглянулись. И тогда из всех возможных организаций был назван "Алтайавтодор". А чуть позже состоялся разговор с Хвоинским, который, как я уже говорил еще год назад, занимается камнерезным искусством вовсе не намечавшись.

...Размышляя о судьбе Колывани, я вот еще чем озадачиваюсь. Ведь завод был и двадцать, и тридцать, и сорок лет назад. Почему же первые лица края не уделяли ему внимания? Или у них было иное отношение к истории? Да нет, Царевич ваз при случае похвалились и Георгиев, и Аксенов. Может быть, дело в том, что оба были аграрии? Но у хозяина должна болеть душа о всех грядках в огороде. Да и Колывань в те годы бедственных сигналов не посылая, ковыляла из пятилетки в пятилетку с переменным успехом. Может быть, дело в том, что было не до мелких заводиков? Ведь возводились гиганты: шинный, "Химволокно", "Коксохим"...

Дело, думаю, не в гигантизме и не в аграриях. Была нарушена система родовых координат. И на оси, связующей родственно Колывань - колыбель промышленности, мать алтайских городов, а Барнаул - сынок, образовался провал. Только разрывом оси родовых памяти, только провалом памяти исторической я объясняю постепенное угнетение Колывани как художника по цветному камню.

И вот здесь - в интервале 1998 года - вижу необходимость сделать небольшое отступление. Как бы ни впечатляли цифры долгов завода, есть еще реальная жизнь поселка Колывань, ядром которого был и остается камнерезный завод.

Управление архивного дела администрации края в том году

решило провести конференцию, посвященную 270-летию поселка. Ситуация создалась весьма противоречивая: с одной стороны - в поселке полная нищета, люди без зарплаты, на заводе получку изредка выдают то водкой, то мукой; а с другой - в село Колывань должен прибыть большой десант ученых и рассказать людям о том, в каком замечательном историческом месте они проживают. И ведь не расскажешь тем колыванским бабам, что готовились встречать конференцию с вилами наперевес, что это все устроено на деньги дяди-Сороса. У каждой семьи в Колывани забот - шире сарафана. И все же главе администрации района В.Н. Соловьеву удалось убедить колыванских жителей, что не хлебом единым. И они собрались в клубе завода и слушали доклады ученых. Но напряжение все же выплеснулось, пусть и единично. Когда Германенко с трибуны конференции стал объяснять все трудности поселка общим плохим положением экономики страны, указывая на необдуманные ельцинские реформы, с места поднялся директор музея лесхоза и спросил: "А при чем здесь Ельцин? Краем и поселком руководите - так и отвечайте. Вам надо думать, что делать с Колыванью!..." Эмоциональный всплеск плавно сгладили. Конференция завершилась. Гости пообедали и пошли на кладбище - поклониться праху камнерезов. Немногие из гостей понимали, что есть еще один покойник - завод. Пожалуй, лучшим других - Германенко. Да еще глава районной администрации Соловьев, который побывал у Сурикова и с цифрами в руках доказал - камнерезный завод сам из пучины не выплывет. Точку в неразрешенной проблеме "Что делать с Колыванью?" и поставил Суриков. "Алтайавтодор", крепко стоявший на ногах, оказался самой возможной структурой, которая бы обеспечила перспективу.

(Продолжение следует).



Камнерез, ювелир Василий Светочев.

Долго не ехал сын.

Наконец вспомнил есенинскую строку: "Ты жива еще, моя старушка..." Приехал.

Иного пути, как ликвидация краевого государственного унитарного предприятия "Колыванский камнерезный завод", не было. Ликвидация во спасение. А спасти было от чего. Ликвидационная комиссия провела анализ финансового состояния предприятия и насчитала на 01.12.98:

кредиторская задолженность - 93989 руб.;

дебиторская задолженность - 46465 руб.;

долги в бюджетные и внебюджетные фонды - 602200 руб.;

доплата по профзаболеванью - 65751 руб.;

задолженность по зарплате - 239408 руб.;

общая задолженность на 01.01.99 г. составила 489159 руб.

Председатель ликвидационной комиссии Г.И. Страхов, прежде чем поставить ниже печального перечня долгов свою подпись, сформулировал путь к спасению: "Учитывая, что Колыванская шлифовальная фабрика является памятником архитектуры феде-

Завершающий материал цикла. Предыдущие см. 30.11.2001, 15.03, 12.04, 24.05, 31.05.2002 г.



Ваза из ревневской яшмы. Коллекция музея "История дорог Алтайского края".



# ЯВЬ САМОЦВЕТНАЯ

Итак, долги завода загасили. Но, чтобы не наделать новых, завод должен действовать. И первое, что сделал "Алтайавтодор", - разместил в Колывани заказ. На бордюрный камень. Для любого камнерезного завода - это возможность вздохнуть финансово. И это было уже не искусственное дыхание. "Автодор" завершил обустройство обского моста в Барнауле, реально просматривалось строительство автомагистралей Алтай-Кузбасс, и колыванский гранит пришелся как нельзя кстати. А у колыванцев появилась и техника, и зарплата.

ЗИМОЙ 2000 Г. Я ВСТРЕТИЛ КОЛЫВАНЦЕВ В БАРНАУЛЕ.

- Ну что, дышите? - спросил я Александра Дербенева. - Вполне рабочее дыхание. Ездили на выставку в Новосибирск. Чуть-чуть до золотой медали недотянулись. Пока что возем Диплом I степени. Но через год снова будет шанс на "Сибсамоцветах". И мы представим новые изделия.

Кстати, так и произошло. На выставку "Сибсамоцветы" Колыванский камнерезный представил вазу из белоречиты не традиционной формы, но покоряющую изяществом отделки. Вазу выполнил Стелъян Страйстару. В итоге - Большая золотая медаль.

Руководство "Автодора" в конце 2000 г. назначило директором экономиста. Владимир Александрович Загурских до Колывани работал в Чарышском ДРСУ. Летом 2001 г. у меня было несколько поездок в Колывань, я собирал материалы по истории завода советского периода. А

Загурских, когда я показал ему фотоснимок. Но долго рассуждать не стал, а отнес его на ксерокс, поскольку отдавать оригинал я не собирался, пригодится для книги, а Владимир Александрович решил проблему:

- В нашем музее должна быть хотя бы копия. Картина ведь старая, будем знать натурщиков. Когда же она написана?

Я не знал, когда Тарский работал над полотном, но на снимке мы разглядели и фронтон стрижковской фабрики, и за спинами натурщиков размытые, не в фокусе, кирпичные колонны, штабель бревен...

- Возможно, это строится корпус напротив стрижковского. Тогда это 1962 год, - предположил я.

- Значит, картину Тарский писал тоже к юбилею.

- Какому?

ло года назад, придал иное, жизнотворное дыхание, иной темп жизни. И очень знаменательно то, что в трудную свою пору камнерезный завод не остался в одиночестве.

Помощь помощью. Она Колывани сегодня необходима. Но помощь извне пересекается еще с одним обстоятельством. Это - возраст завода. Колывань сама себе помогает своей историей. Ведь именно потому, что два века камнерезного центра не перечеркнешь, наоборот, к этому событию можно относиться только с гордостью, администрация края в мае 2001 г. приняла специальное постановление "О подготовке и проведении празднования 200-ле-

енном в 1986 г., студенты "аграрника" выбрали намеченную по чертежам выемку под фундамент и в середине августа уже заполняли ее бетоном. Здесь установлен карусельный станок, способный обрабатывать любой камень в нескольких плоскостях. И художник Олег Демидов, разглядывая свой эскиз, примеряется, как будет выводиться каждая грань юбилейной вазы.

Пути осуществления мечты причудливы. Вот Олег мечтает о вазе к юбилею. У меня минувшие осень и зима прошли в поисках новых материалов о Колывани, и я бог знает в какой раз оглядывался на век XVIII и XIX. Сколько миру прошло по ко-



Они позировали художнику. На переднем плане - А.Чеботарев.



Худ. Г.Тарский. Будущая "Царица ваз" на пути в Колывань.

они не только в архиве завода, но и в шкафу директора. Вот тогда и разговор у нас с Владимиром Александровичем завязался подробнее, чем в первые встречи. Я понимал, что Загурских еще не вошел в подробности завода исторически. Кроме того, у меня был маленький сюрприз для директора. Достался он мне в Курье, в кабинете начальника ДРСУ В.С. Овсянникова. Всей гурьбой участники экспедиции "Демидовская дорога" завернули в районное дорожное управление, чтобы позвонить в Барнаул. И вот Овсянников заговорил о Колывани и рассказал, что у него в конторе работает внучка героя одной из тех картин, что выставлена на обозрение в музее истории камнерезного дела. Я понял, что Овсянников имеет в виду полотно Г.Тарского - "Перевозка заготовки для "Царицы ваз". Но как-то не очень стыковалось: внучка героя картины - это сейчас, а перевозка монолита - 1831 г. И я спросил:

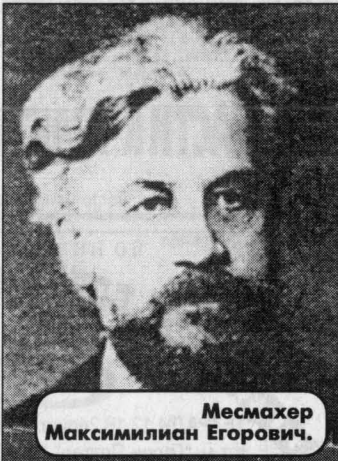
- Как же фамилия внучки?

- Посчитай. 160 лет заводу. И уж коли произнесено было слово "юбилей", то наш разговор сам собой перешел на подготовку к событию. 200 лет камнерезному!

Доводилось мне бывать на заводе в те годы, когда в камнерезке было пустынно. Один-два человека вяло переходили от алмазного диска к наборному столу, проверяя подгонку деталей мозаики. А рядом,

тия основания Колыванского камнерезного завода? Оно обстоятельно подготовлено, охватывает все сферы жизни поселка. Но цель моих записок - это сам завод. Да, нужна новая школа - и ее строят. Нужен ретранслятор - Колывань и по сей день не может увидеть программы краевого телевидения...

Но сердце поселка - завод. Вот и похож "План меропр-



Месмахер Максимилиан Егорович.



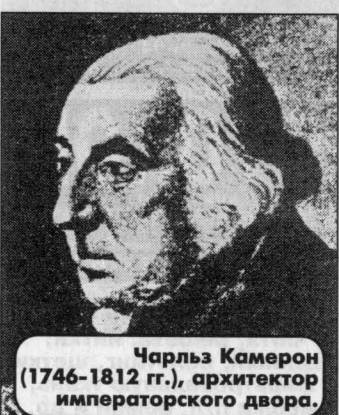
Архитектор К. Тон, автор проекта храма Христа Спасителя.



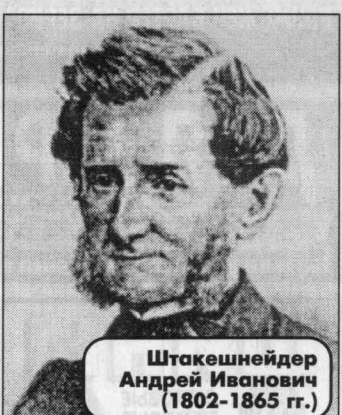
Архитектор А.Н. Воронин.



Архитектор К.И. Росси.



Чарльз Камерон (1746-1812 гг.), архитектор императорского двора.



Штакешнейдер Андрей Иванович (1802-1865 гг.)

И как ее дед попал на полотно?

- Фамилия Канунникова. А вот как попал, лучше у нее спросить.

И познакомил меня с Людмилой Николаевной. Мне она показала фотографию очень прелюбопытную. На маленьком снимке четверо мужчин что-то тащили на веревках. Позы у всех были вполне бурлацкие, видно, мужики работали всерьез.

- А что они тащат? - спросил я Людмилу Николаевну.

- Да ничего они не тащат. Это их художник так поставил. Веревки куда-то привязал - будто лямки у них. Он их рисует. Мой дед Антон Сергеевич, я в дедках - Чеботарев, в ляжке стоит первый. Шапка на нем чудная - конусом. Да и не было у него такой. Это художник придумал для картины про "Царицу ваз".

После этого опмне оставалось только хлопнуть ладонью по лбу - как же я сразу не догадался.

Примерно то же сделал и

в огромном от безлюдности цехе, где распускали глыбы камня на фанеру, где обрезали блоки строгой формы, где раньше точили гранитные вальцы и то и дело врант станков урчал автопогрузчик, вообще было пусто, холодные тела станков железно помалкивали, и там, где раньше они лоснились от смазки, не видно было и слезинки машинного масла. Были обидно тихие для рабочих корпусов годы...

Но вот в те дни августа 2001 г., когда мы с Владимиром Загурских заговорили о юбилее, воздух в Колывани был совсем иной.

Последние годы многие барнаульцы, не имеющие прямого отношения к Колывани, но как-то душевно к ней тяготеющие, задавали мне один и тот же вопрос: "Ну что, завод совсем развалился?..."

Нет, ответу плутично. Не развалился, не остановился и живет, хотя седины он добавил много. А новому директору Владимиру Загурских и сесть-то дальше некуда, но он не сбрасывает груз проблем отдаленную перспективу, а, появившись в Колывани око-

ятий по развитию завода" на историю болезни, где перечислены все недуги и назначены оперативные действия - как их устранить. И первым пунктом в этой "истории" - здание стрижковской шлифовальной фабрики. Проектировщики из "Наследия" к лету 2001 г. подготовили проект ремонта здания. Но прежде чем он появился, Хвоинский настоял: необходимо предусмотреть восстановление вододельствующей установки. И не декоративного колеса, а чтобы оно давало энергию. Не были забыты и остальные здания, и территория окрестная.

Потому и жарким было лето у колыванцев...

...Мудро устроенная природой змея раз в год меняет кожу. Втискивает себя в развилку сучьев и протаскивает тело, освобождаясь от выползня. Тело молодеет.

Колывань, втиснутая в развилку экономических сучьев дефолта и перестроя, омолаживает себя через них, протаскивая тело завода. И не только крышу перекраивает, а наполняет главный цех новой пульсирующей силой.

В огромном цехе, постро-

Да прибавил бы еще ко всему этому Георгий Гребенщиков красоту камнерезного дела. И какого! По чьим проектам?

Входит человек на плотину - и слева, вдоль ограды, на срезанных и отшлифованных глыбах камня выбиты портреты и имена архитекторов Кваренги, Росси, Воронихина, Гальберга, Мельникова...

А если человек не остался жить в Колывани, то он выйдет попрощаться с поселком на бастионе и подойдет к верстовому столбу, на котором начертаны названия не случайных городов, а тех, где хранятся колыванские изделия, где они побывали в самых мирных выставках. И начертано на гранях столба: "От Колывани - до Барнаула - 320 верст, до Петербурга - 4519 верст, до Чикаго - ..." Играет гранями камня! Какая даль историческая откроется рядом с такой простой отметкой на лике Земли, как рельефно будет видна сопереженность судьбы Колывани с российской судьбой, да и российской судьбы сопереженность с окрестным будущим миром.

(Продолжение следует).



# Явь самоцветная

Вот с такими мыслями я и приезжал в Кольвань последний год. И уезжал, поделившись ими с заводскими художниками, с Владимиром Александровичем Загурских - новым директором. И дома, в Барнауле, искал встреч с художниками, чтобы обсудить свой замысел.

Наконец я их своими разговорами достал, и Николай Менгалиев вместе с Евгением Скурихиным сказали:

- Едем в Кольвань вместе.

Вот тогда и помог нам добраться до камнерезного завода сотрудник "Автодора" Владимир Дубровский. И в тот же день замысел об исторических знаках художники еще раз обсудили вместе с директором завода.

Загурских сказал:

- Надо подумать. Но без проекта разговор теряет конкретность.

А на следующий день мы узнали - приехал начальник "Алтайавтодора" Хвоинский.

(Продолжение. Начало см. "АП" за 17 и 20 августа).



**ЛЕОНИД АДАМОВИЧ** ходил по камнерезному цеху и трогал трубы отопления. На дворе - октябрь. Скоро зимовать. Вот и решил Хвоинский проверить - как будут зимовать камнерезы. Обходил весь завод - до последнего закутка подсобки.

Поскольку мне приходилось раньше беседовать с Леонидом Адамовичем, то оставалось только представить ему художников. И Скурихин, и Менгалиев - члены правления Алтайского отделения СХ России. И добавить, для чего разговор нужен - хотели предложить замысел мемориальных знаков для завода и поселка, на что Хвоинский коротко ответил:

- Закончим осмотр, получу ясность с теплом - тогда поговорим.

Мы дождались, когда комиссия завершит свое дело, и расположились в кабинете директора.

Хвоинский выслушал и мое предложение, и отношение к нему профессиональных художников. Менгалиев, правда, сомневался - нужна ли стена с именами ученых, нужны ли портреты и имена архитекторов на плотине. Но Леонид Адамович задал вопрос неожиданный:

- А можете ли вы сделать проект нулевого километра? - И выдержал паузу.

Художники переглянулись. - Нулевого километра в центре Барнаула. Барнаул - центр края. Местная система отсчета расстояний.

- Будет заказ - будет проект, - ответил Скурихин.

Тут и я напомнил о верстовом столбе.

На что Хвоинский ответил: - Делайте проект. Идеи ваши, - и улыбнулся. И Загурских тоже улыбнулся, понимая непрозвучавшее продолжение.

Из Кольвани художники уехали, надеясь разрабатывать тему в эскизах.

(Окончание на 3 стр.)



# ЯВЬ САМОЦВЕТНАЯ

(Начало на 1-й стр.)

Увы, этой уверенности хватило ненадолго. Художники сегодня живут сиюминутными и реальными заказами. Может быть, поэтому никто из них и не участвует в художественной программе камерезного завода. И я подумал, что мои мечты так и останутся разговорами и не одному из трех замыслов так и не суждено осуществиться.

Но вот в начале марта узнаю - на камерезном побывало высокое краевое начальство (подготовку к юбилею курировал В.С. Германенко, но ему доверено представлять Алтайский край в Москве, а кольванские дела поручили Н.Г. Загайнову). "Алтайавтодор" сформировал несколько бригад для завершения ремонтных работ - время поджимает. И еще через пару недель, после встречи на выставке "Сибсамоцветы", где Хвоинский нашел время довольно ревниво посмотреть экспозиции камерезных конкурентов Кольвани, мы договорились, что на заводе хорошо бы оказаться вместе.

Готовилось рабочее совещание в Кольвани, на котором предстояло уточнить, что уже сделаны дорожки и что еще предстоит сделать. И вот 12 марта поездка состоялась.

На окраине Барнаула нас поджидал Владимир Филимонович Песоцкий. Ему Кольвань давно небезразлична, и это при его участии готовилось "постановление..." 1997 г. о развитии завода и поселка.

И вот на подъезде к Курье я напомнил Хвоинскому о неопределенности с лицензией на право разработки ревневской яшмы.

- Очень вязкая ситуация, - ответил он. - Неопределенность до сих пор. Пока что в министерстве твердят - все должно быть по закону, через конкурс... Представим: кто-то с крепкой деньгой выиграл этот конкурс, и Кольвань вынуждена будет покупать то, чем она распоряжалась всю жизнь. Но мы не теряем надежду на приоритет завода в этом деле. Летом вместе с Германенко и мэром Змеиногорска Филипповичем организовали экспедицию на Коргонское месторождение. Надо же воочию видеть, за что предстоит бороться. Взяли на борт вертолета камереза Олега Демидова и - на Коргон. Ста-

рые эскизы заготовок прихватили. Посмотрели на месте, что лежит в каменоломне. Прекрасный камень! Там лежат нетронутые блоки порфира еще девятнадцатого века. Совсем не чета тем, что на сырьевой площадке завода.

- И подход к месторождению смотрели. Там же дороги нет. Как на это посмотрел Германенко?

- Владимир Сергеевич в курсе этих подробностей. О дороге надо думать, когда определится, кто хозяин коргонских порфиров... - ответил Хвоинский.

Но вернемся к встрече с главой администрации Курьинского района.

На правах хозяина он рассказывал: "Вот здесь археологические памятники - это перед Новофирсово". А когда село миновали, указал за Локтевку: "Здесь лежит золото. Еще не взятое, хоть и разведанное..." А потом неожиданно сменил тему: "Леонид Адамович, как к депутату крайсовета от района обращаюсь - совхоз в Кольвани спасти надо. В полную разруху приведен. Помощь нужна..." Хвоинский отшутился: "Так весь поселок на буксир брать придется..." Глава района на полном серьезе согласился: "А может быть, и так. Одна треть поселка - в совхозе. Треть - лесхоз, и еще треть - на заводе. Куда совхозникам деваться, если хозяйство порушено? Да ведь соседние деревни, где жизнь еще крепко устроена".

Тут мне пришлось напомнить ситуацию из времен директорства Головина: "Да, было у завода свое подсобное хозяйство. Хотя и не заливало молочными реками завод, но все же свой приварок у завода был".

Мы уже были на въезде в Кольвань, и Хвоинский вернулся к цели поездки: "Давайте сейчас с заводом разбираться. Посмотрим, что там наши ребята наработали, что художники к юбилейной вазой натворили..." Мне хотелось спросить, где она окажется, когда будет готова, но машина уже вкатилась в заводской двор, и видно было - там начальство ждут, у стрижковского корпуса было полно народу, мне не знакомого. Хвоинского, едва он вышел из машины, тут же окружили дорожники.

Грубо обточенную заготовку вазы мы увидели не сразу. И мне вспомнилось, как в конце октября мы вместе с режиссером телевидения Татьяной Горбуновой и оператором Владимиром Левантом поехали в каменоломню снимать добычу монолита для вазы.

От Кольвани до Ревнухи -

сорок километров. Но это в XIX в. напрямую. Нам же пришлось вырывать в кабине заводского грузовика на Змеиногорск, на Барановку, на Гольцовку, а уж дальше, после сносной дороги, тащиться по глубокой грязной колее на тихом ходу. Хлябь стояла - не разгонишься. До каменоломни добрались почти к сумеркам.

Мне приходилось бывать на золотых промыслах, где даже в сухое лето грязь по колено. Но здесь, под сопкой Ревневской, после выпавшего снега была грязь поживе и поглубже. Бригада добытчиков - руководил ею горный мастер Александр Павлович Смыков - добуривала перфоратором линию шпуров, готовясь с помощью клиньев оторвать нужную заготовку.

А мы надеялись, что вот сейчас ее отбурят, всадят клинья; экскаватор и кран наготове. Бросят камень в кузов, и мы в Кольвань сегодня же двинем обратным ходом. И сюжет будет снят, как и замыслилось.

Ан не так вышло. Добурили шпур в густым сумеркам. Всادили кувалдой ряд клиньев. На центральный набросили трос, бульдозер натянул его нитку до звона. А когда рванул порезче, то ли из-под стальной петли, то ли из шпура, где сидел клин, только искры полетели, хорошо различимые на фоне потемневшей и грязно-бурой в вечернем свете яшмы.

Я еще не видел окрестностей Ревнухи такими неприглядными и неуютными. Это ощущение усилилось и от того, что заготовка отделилась не плоская, чтоб 1,0 x 1,0 м, как заказали художники, а скол пошел наискосок - горбушку клиновидную всего и оторвали.

Ужинали в кабине вахтовки уже при полной темноте, слабая лампешка высвечивала усталые лица мужиков. И спать пришлось в два слоя: кто на сиденьях, а кто на досках, брошенных на спинки сидений. Бульдозерист Слава пошутил: "Сегодня плотность населения увеличилась. Спать придется в позе зародыша".

...Утром Смыков разделся до пояса - мал ростом, да скроен крепко, пошел к ключу на речку Логовушку, ополоснулся, неторопливо позавтракал с бригадой и распорядился: "Кран загонять вслед за бульдозером, будем выбранные камни гнать к твердой площадке. Грузовик

подгонять, когда камни сдвинем в одно место".

И бульдозерист, выйдя к южной стороне высокой яшмовой скалы, тело которой было изорвано шпурами, может быть, еще столетней давности, принялся выкорчевывать из зарослей кустарника то, что было отделено от монолитного тела каменоломцами предыдущих лет. Я сидел со Славой в кабине и дивился его сноровке. Одна глыба вполне приличных размеров вот-вот готова была плюхнуться в Логовушку, и тогда попробуй выуди ее. Но бульдозерист ловко соскочил нож своей машины и погнал, погнал глыбу вдоль рискованной линии берега, погнал камень, как бычка к остальному стаду, струдившемуся у подъемного крана.

Обратно из каменоломни ехали еще дольше - надо было выгнать тяжелый С-170 в Гольцовку и там загрузить его на трейлер. Мы ползли по глубокой колее, и, когда дорога пересекала речку или глубокий распадок, я пытался представить себе, как же, какой дорогой везли заготовку для "Ц а р и ц ы ваз" - этой или иной? Ведь есть же у меня памятка малая из архивного дела, где написано: "На доставку камня для семиаршинной чаши выделить из рудников -

Змеиногорского - 130 рабочих, Черепановского - 120, Петровского - 90, Семеновского - 32. С п р и с к о в Ново-Чагырского и Синюшинского 34 рабочих че-

ловека..." И весь четырехсотенный бурлацкий ряд сопровождали 20 подвод для скарба. Но какой дорогой они двигались?

От каменоломни - 6 верст до Малой Белой. Это есть в документе. Далее - до Осиновой горы. Где она - эта Осиновая? Карты подробной у меня нет. Далее шли два моста на реке Глубокой и еще далее шли по реке Солдатке, обошли весенние промоины и пошли стороной через новые сани и мостки... Значит, не через Лазурку шли, а новую дорогу выстлали?

...Перед Лазуркой открылся с горы удивительной красо-



В Коргонской каменоломне Юрий Вертинский, Леонид Хвоинский, Олег Демидов.

ты спуск. По обочинам высоко темнел сумрачно-зеленый пихтач, в просвете дороги вдалеке открывалось поле пронзительно изумрудной озими. А еще дальше, у горизонта, в тонком просвете меж тяжким осенним небом и землей малым альбом пятном догорал день - солнышко закатывалось. На солнце догорающее и выводила нас дорога.

В Кольвань приехали почти к полуночи. Ведь от Ревнухи до завода вкруголя - 170 километров.

А месяца через три я увидел заготовку для вазы, зажатую крепежом на карусельном станке, она медленно вращалась навстречу алмазному диску. Владимир Сапрыкин уже приступил к своему делу - медленно подбирался к намеченному силуэту изделия. Позже, в январе 2002, когда уже были срезаны слои за слоем лишки, обнаружилось, что тело яшмы густо покрыто сетью трещин и мелких заколов. Обточку прекратили и пошли испытанным ранее путем: когда готовили подарок в Германию, Владимир прокаливал паяльной лампой ослабленные трещиноватостью места, а его напарник Александр Шестаков втирал кистью в раскаленный камень эпоксидную смолу. Да, подумалось мне, непорочно будет наводить блеск на столь непрочно выветренном теле...

Яшма - не старуха, ей кожу не перетянешь, морщин за ушами не спрячешь. Впрочем, забегать вперед не следует. И в стрижковское время такие блоки попадали в работу, не зря он говорил о ревневской яшме: "...Она совсем особенное свойство имеет от прочих пород..."

Рабочее совещание Хвоинский начал просто - представил все дорожные строительные управления: Заринское, Рубцовское, Алейское, Завьяловское, Курьинское, Поспелинское и Новоалтайский РМЗ. И у каждого в Кольвани был свой участок. От водопро-

пускного шлюза, от ограждения канала до угрюмо-полузаброшенного, с прогнившим потолком здания, построенного Головиным к 1967 г. Да и самому молодому строению - цеху 1986 г. тоже требовался ремонт, у него была только видимость кровли. Так строили...

Но самое основное внимание падало на стрижковский корпус - памятник истории, начало кольванского дела.

Хвоинский положил перед собой график работ и прочитал для ясности: "Изготовление и установка водоналивного колеса, трансмиссии, гидродинамо и станка от привода колеса, изготовление и установка межэтажной лестницы".

- Так. Эти дела за Новоалтайском. Жданов и Лукашевич отвечают. Что сделано?

- Лестницу заканчиваем. Есть трудность одна. Проступи должны быть из гранита, а мы с камнем не работали... - посетовал Жданов.

- Мы все с камнем еще недавно не работали. Мастера по камню - в действующем цехе. С ними советуйтесь, - подсказал ход Хвоинский. - Дальше... Что с колесом?

- Чертежи есть. Начинать делать каркас, - ответил начальник РМЗ. - Но есть такая подробность - опора в водоприемной камере всего одна. Вторую заново выкладывать?

- Сейчас пойдем разберемся на месте, - ответил Хвоинский. - Давайте весь остальной график прогоним, - и повел совещание дальше, непременно спрашивая о контрольных сроках готовности всех объектов.

А потом все участники разговора еще раз вернулись в стрижковский корпус.

(Окончание следует).



Чаша. Коргонский порфир. 1952 г. Изготовлена к 150-летию завода. Краевое краеведческий музей.



# ЯВЬ САМОЦВЕТНАЯ

Никогда мне не приходилось видеть это здание таким пустым. Из него были вынуты все внутренности, но духа запустения не чувствовалось. Уже действовало отопление, стены в основном прошпаклеваны и готовы к побелке. Еще осенью я заходил сюда, и внутренности и первого, и второго этажей напоминали картинку из учебника анатомии, где показано сердце с оборванными аортой и другими кровеносными сосудами. И ведь еще когда-то дышало это непростое строение. В него вливался воздух, еще не знавший, что его потом назовут "экологическая среда".

СКОЛЬКО РАЗ ремонтировалось это здание за свою историю? Только по моим сведениям: 1859 г. (тогда и плотину чинили). Но еще раньше здесь хлопотал Лаулин - в 1824 г., ждали Александра I. Затем Злобин в 1868 г. воспользовался отсутствием заказов и многое успел подремонтировать. Крышу еще в 1860 г. перекрывали, меняя тес на жезь. В 1938 г., когда прогнили несущие балки и частично рухнул потолок, - тоже ремонт. Эту беду - гнилые перекрытия - вписали в список вредительства И.Страмцову. И в 1962 г., когда Головин перевел камнерезов в новый цех, - тоже ремонт. Нет ничего вечного, только стены из гранита.

Теперь оба этажа были чисты. Такого основательного ремонта за свои два века это здание, пожалуй, не знало. И речь шла о предстоящем перемещении в цех камнерезного оборудования. Но по замыслу в первом этаже должен быть установлен музейный станок, и желательно стрижковской конструкции. И действовать он должен от водоналивного колеса.

И вот подошел черед забраться на, на скольких запорах держалось колесо. До меня доходили легенды, что оси вращались не на подшипниках, а на нефритовых вкладышах. Их будто бы кто-то видел, когда после войны колесо разобрали. Но как бы то ни было, а в водоприемной камере была видна только левая опора, примыкавшая к наружной стене, а капитальная стенка была равноотвесной. Хвоинский спросил:

- Когда освобождали камеру от мусора - что-то срубали? Директор завода отрицательно покачал головой.

- Ничего не нарушали.

- Тогда давайте рассудим. Тут лучше спеца спросить. Кафедра гидравлики что скажет?

(Окончание. Начало см. "АП" за 17, 20, 21 августа).

Владимир Михайлович, а нужна ли вторая опора? - обернулся Хвоинский к сотруднику технического университета Иванову.

- Нет в ней необходимости. Подшипник можно и в капитальную стену вмонтировать. Ведь вал от большого колеса выходил в соседний зал, от него вращение передавалось на два колеса малых. Роль опоры играла стена, точнее, фундамент под ней, - ответил Иванов.

- Значит, восстанавливаем, как было?

- Разумеется, - был ответ специалиста.

Можно было бы шаг за шагом описать обход начальника "Алтайавтодора" со своей командой всех заводских объектов. Но с первых шагов и до завершающего разговора у меня крепла уверенность: дело взялись делать люди надежные и уверенные - Кольвань для русской истории - слово не пустое, значит, нужно ради ее будущего не жалеть ни времени, ни средств.

Немного позабавила всех под занавес разговора реплика одного из районных дорожников:

- У меня здесь работают 27 человек, а за две недели заработали всего 35 тысяч...

- Да ведь я говорил всем, - ответил Хвоинский, - что ремонт в Кольвани за счет ваших жировых накоплений. Не огорчайтесь. Худые и стройные живее движутся. И еще одно, - он обратился к директору камнерезного, - если что-то не успеваеете - говорите заранее. Еще силы подтянем.

Если описывать все сложности и подробности ремонтных работ на заводе, потребуется отдельный том. Важен результат. И вот кем и что было сделано в 2002 г. не только для юбилейного торжества, но и для дальнейшей полнокровной жизни Кольванского камнерезного:

**Новоалтайский РМЗ "Алтайавтодора"**. В.Жданов, С.Лукашевич. Изготовление и установка водоналивного колеса в



Чаша круглая.  
Коргонский порфир.  
1857г.

музейном варианте, изготовление межэтажной лестницы, ограждение территории завода, установка парапета вдоль канала, оборудование смотровой площадки у главного шлюза. Расширение цеха напайки дисков.

**Спецмонтаж**. И.Осипов. Монтаж электросилового и осветительного оборудования, монтаж вентиляции. Строительство подстанции в заводском поселке.

**ДСУ-2, г. Заринск**. В.Жданов, С.Субботин. Полный ре-

монт камнерезного цеха, оборудование комнаты отдыха, обустройство комнаты для работы копировального станка "Графика-3". Полный ремонт административного корпуса.

**ДСУ-6, г. Рубцовск**. С.Ненашев. Реконструкция гаража, демонтаж устаревшего оборудования, монтаж системы отопления с установкой котла.

**ДСУ-5, Завьялово**. С.Злобин. Полная реконструкция художественной мастерской с обустройством гостевых комнат на втором этаже, монтаж системы отопления с подключением к котлу. Благоустройство всей территории завода.

**ДСУ-3, Алейск**. В.Жданов, В.Марков. Облицовка берегов р. Белой гранитом и перекрытие их железобетоном.

**Курьинское ДРСУ**. В.Овсянников. Асфальтирование спуска на плотину и ДСУ-7.

**ДСУ-6, г. Новоалтайск**, **ДСУ-5**. В.Жданов, Е.Ненашев. Строительство и сдача "под ключ" двух жилых домов.

**ДСУ-8, Поспелиха**. А.Русин. Строительство двух жилых до-

мов. Прокладка водопровода к жилым домам.

Думаю, читателям понятно, что за именем каждого начальника стоят целые коллективы инженеров и рабочих. И все они, прибывшие в Кольвань, внесли свою лепту в ее возрождение.

Кроме перечисленного, основная организационная и исполнительская работа "силами завода" легла на плечи В.Загурских и его куратора В.Дубровского. Сюда входят и окончателная отделка мемориального здания фабрики, и наполнение его камнерезными станками, которые были перемещены из корпуса 1986 г., а также обустройство подсобных помещений, демонтаж и монтаж оборудования шлифовально-полировочного цеха, устройство новой кровли на камнерезном цехе и смена ее на стрижковском здании. И одной из основных забот было приобретение и монтаж новых станков: профильной резки, многооперационного, распиловочного да еще ремонт крупногабаритного станка СМР-14.

Вряд ли нужно здесь пере-

числять все - от ремонта отдельных зданий до электрошита. На директоре, как на руководителе, - весь завод, и он за него отвечает. Даже и за то, в каких условиях живут камнерезы-добытчики. И ради улучшения условий работы в камнерезных приобретены два передвижных бытовых вагончика.

Точку в этом перечне поставить невозможно - завод получит возможность развиваться. Это главное событие накануне юбилея.

...Внимательно и не нарушая хода рабочего разговора смотрел на все заводское дело Владимир Филимонович Песоцкий. И когда мы еще раз вернулись к старому корпусу фабрики, он спросил:

- Есть уверенность, что дело станет на ноги?

- Вы это дело видите в своей - экономической перспективе, - ответил я собеседнику, которому Кольвань не чужая судьба. - Но вспомним - за каждую удачную работу камнерезам присылали из Петербурга разнообразные награды - то перстень с бриллиантом, то часы от имени императора...

- Нет императора. И часов нет. Но есть время, подоспело время подумать, как вернуть Кольвани российское значение.

## Послесловие

### Флот камнерезный

Люблю смотреть на Кольвань с окрестных гор. Не знаю, когда кольванские жители стали называть одну из них Фабричной, но, вероятно, это название появилось после строительства шлифовальной фабрики. С горы Фабричной весь двор заводской виден особенно подробно.

Дни, проведенные в Кольвани летом 2001 и 2002 гг., и все увиденное на заводе навели меня на мысль, что в свой самый первый год новый век внимательно всматривается в дела предшественников. А дела предшественников с самого их начала, с 1802 г., лежат на двух ладонях речки Белой, и лучше всего они видны именно с горы Фабричной. Вот на нее мы и поднялись тем же летом с фотографом Александром Волобуевым в поисках лучшей точки съемки заводской панорамы. На вершину Фабричной, до негустого сосняка слабенько долетает шум реки, заводской особенный говор людей и машин тоже приглушен плотным жарким воздухом. Но зато видно все: кто готове гранитных блоков из цеха вывозит, кто на крыше новую чешую черепицы лист за листиком наращивает. Видно - где какое движение происходит.

И можно мысленно проследить по годам, какое движение происходило, как устранивалось дело в этой невеликой долине. ...Одинокое каменное здание - это начало века девятнадцатого. Видно сверху, как рушат пристройку к нему, чтобы извлечь из нее двигатель и увезти потом в Барнаул,

где у нового обского моста "Алтайавтодору" отведена земля под музей истории техники. Но если помнишь прошлое, то можно снять все пристройки и наслоения временок, и тогда стрижковская фабрика предстанет как старинный гранитный лапидар, одиноко думающий свою камнесамоцветную думу под прикрытием старой плотины.

Шаг вперед - на другой берег Белой, и вырастает к 1820 г. продолговатое сверху строение - это вливает камнерезной галерей колоссальная фабрика, весла которой ударили по волнам века почти до его скончания. А в 30-х годах века двадцатого "колоссальная" превратилась в энергетическое сердце Кольвани - в ней установили паротурбинный движок. Но до самых трудных, до послевоенных лет два эти здания: стрижковское и лаулинское будут плыть параллельным курсом, сопровождаясь утлыми лодочками складов, кузниц и конюшен. И вот только в 1946 г. намечается остов еще одного решающего судна - закладывается, намеченный Стрампцовым, новый цех, как будто опередивший стрижковский на волнах кольванского воздуха, следуя вниз по течению Белой... Но он замрет на полтора десятка лет в зачатке, и только к 1962 г. энергией Головина оденется парусом завершенной крыши, и заурчит по-рабочему его тело, питаемое невидимым электричеством.

Через двадцать лет, как будто соблюдая



Кольвань.

закон парности, снова откликнется строительное эхо на левом берегу Белой, и под самым бугром будет складываться железобетонный корпус бесприютно-серого цвета. Пчелинцев довершит к 1986 г. новый цех, издали похожий на плоскотелую сухогрузную баржу с трехэтажной рубкой управления...

Плывет, плывет сквозь два века камнерезная флотилия.

Но если судно живет в морях долго, оно обрастает ракушками и теряет скорость хода. И тогда его заводят в сухой док и срубуют отягощающий бег слой ракушечника.

Кольвань накануне своего 200-летия - в сухом доке. Срубили, очистили нарощее, и она, обновленная, но не изменившая своего судьбой данного характера продолжит путь.

Низкий поклон всем, кто замыслил ее и помогает ей не потерять судьбой данной линии.