

Плавание парохода «Надежда» из Архангельска к Соловецкому монастырю во время шторма 12 сентября 1862 г.



Одиннадцать лет назад альманах «Соловецкое море» опубликовал статью, написанную Г.П. Поповым и Р.А. Давыдовым, посвященную истории Соловецкого монастыря и морского судоходства в Белом море во второй половине XIX – начале XX вв.¹ В ней было упомянуто исполненное опасности плавание парохода «Надежда» из Архангельска к Соловецкому монастырю с несколькими сотнями пассажиров на борту во время шторма 30–31 августа (11–12 сентября) 1862 г. Предлагаем читателю подробный рассказ об этом плавании и о дискуссии, связанной с этим событием.

I

Корреспонденция В. Козлова из журнала «Морской сборник» о плавании по Белому морю во время шторма на пароходе Соловецкого монастыря 30–31 августа 1862 г.²

(...) Один из посетителей Соловецкой обители о плавании своем по Белому морю рассказывал следующее. 30 августа, в 4 часа вечера, вышли из Двины. Море колебалось еще легко, но я заметил, что мачты нашего парохода свободно шатались ото слабо вытянутых вант, и на свое об этом замечание получил ответ: «Ничего, доберемся». А между тем, не прошла даром эта беспечность, едва не повлекшая за собою гибель всех пассажиров и с самим архимандритом.

Дело было так. В ночи сделалась буря, от которой сломало фок-мачту по чиксы, снасти запутались за винт, и тогда пароход, поставленный против волнения, бросало совершенно произвольно до тех пор, пока не был восстановлен порядок. А это случилось не скоро, потому что монахи передавали друг другу приказания, а за исполнение никто не принимался. Наконец, с Божьею помощью, распутались и направились по курсу. Вскоре после того к архимандриту подошел монах и начал что-то говорить, а вслед за тем пароход повернулся назад. Оказалось, что не стало для машины масла и потому должны были прибегнуть к помощи Жижгинского маяка. Но и до того едва добрались, ожидая каждую минуту смерти, к которой уже вполне готовился всякий.

Странно, что монастырь довольствуется кормщиками из безграмотных поморов. Впрочем, дешево и сердито, а богомольцев, слава Богу, есть, — возят их до 800 человек сразу. «Сильны молитвы преподобных», — говорят монахи и вовсе не думают нанимать более сведущих людей для плавания по Белому морю, замечательному туманами, опасными камнями и сильным течением, и, как слышно, хотят выжить даже кормщиков и машинистов, и заменить как тех, так и других, своими монахами.

В. Козлов³

¹ Давыдов Р.А., Попов Г.П. Соловецкий монастырь и морское судоходство во второй половине XIX – начале XX вв. // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. М. – Архангельск, 2002. Вып. 1. С. 38.

² Козлов В. Кемь // Морской сборник. 1863. № 4. Современное обозрение. С. 112–116.

³ Вероятнее всего, автор — Василий Герасимович Козлов. Впоследствии он станет широко известен в Архангельской губернии как способный педагог и неутомимый организатор морского образования. В 1858–1875 гг. он заведует Кемскими шкиперскими учебными курсами; в 1857–1858 и 1875–1902 гг. — Архангельскими шкиперскими учебными курсами. В 1899 г. становится первым начальником Архангельского торгово-мореходного училища, не переставая заведовать шкиперскими курсами в Архангельске. В некрологе (В.Г. Козлов проживет долгую жизнь и скончается в 1907 г.) будет отмечено, что большая часть капитанов, работающих в то время на судах в Белом море, — его ученики. См.: Бурсин К.М., Попов Г.П. Старейшее мореходное. Архангельск, 1976. С. 46–47.



II Отношение директора Гидрографического департамента Морского министерства, исправляю- щего должность Архангельского граж- данского губернатора, о публикации В. Козлова в «Морском сборнике»⁴

7 июня 1863 г.

В апрельской книжке «Морского сборника» на настоящий год (№ 4), в отделе «Современное обозрение», на стр. 112–116, помещена статья, в которой, между прочим, приведен рассказ одного из посетителей Соловецкой обители о плавании его по Белому морю на пароходе, столь дурно вооруженном, управляемом и переполненном огромным числом пассажиров, что жизнь этих последних подвержена была явной опасности.

Как этот рассказ обнаруживает, что содержатели пароходов, совершающих плавание по Белому морю, не соблюдают постановлений, заключающихся в Уставе о договорах и обязательствах по торговому мореплаванию (Т. XI Св. гражд. зак. изд. 1857 г. и продолжения к нему), то Гидрографический департамент, в круг действий которого входит, между прочим, и забота о доставлении мореплавателям возможного обеспечения, вменяет себе в обязанность обратиться к Вашему Превосходительству с покорнейшею просьбою, не изволите ли Вы, в предупреждение несчастий, которые неизбежны при неисправности вооружения пароходов, управлении их не сведущими в морском деле людьми и несоразмерном числе пассажиров, подтвердить содержателям пароходов, совершающих плавание с пассажирами по Белому морю, как от Архангельска, так и из других портов вверенной Вам губернии, о непрременном соблюдении постановлений, заключающихся в выше упоминаемом Уставе.

О распоряжении же, которое Вашему Превосходительству будет угодно сделать по означенному предмету, Гидрографический Департамент покорнейше просит не оставить почтить его уведомлением.

Директор, контр-адмирал Зеленой⁵
Делопроизводитель (подпись неразборчива).

⁴ Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 814. Л. 1–2.

⁵ Семен Ильич Зеленой (1812–1892) — астроном, гидрограф, педагог, администратор, ученый и популяризатор науки. В 1859–1874 г. руководил Гидрографическим департаментом Морского министерства.

III Отношение настоятеля ставропигиального первоклассного Соловецкого монастыря архангельскому гражданскому губернатору о публикации В. Козлова в «Морском сборнике»⁶

21 июля 1863 г.

По поводу помещенной в апрельской книжке «Морского сборника» 1863 года № 4 в отделе «Современное обозрение» на стр. 112–116 статьи о плавании по Белому морю 30 августа 1862 года на соловецком пароходе, дурно, якобы, вооруженном и переполненном значительным числом пассажиров к опасности жизни их, и в следствие отношения по этому случаю Гидрографического департамента Морского министерства, Ваше Превосходительство, препровождая выписку из означенной статьи отношением от 2 июля за № 3139 изволили просить, чтобы мною обращено было на это обстоятельство особенное внимание, как для предупреждения подобных жалоб, так и для предотвращения несчастия, которое может случиться с пассажирами при неопытности управляющих пароходами и дурном вооружении пароходов, и сообщить Вам сведение, кто именно управляет пароходами Соловецкого монастыря в качестве шкиперов и какие на это звание имеют документы?

По моему мнению, на журнальную статью в «Морском сборнике» за апрель месяц Гидрографический департамент Морского министерства мог бы довольствоваться журнальной статьею моею, помещенною в «Душеполезном чтении» за март месяц. В этой статье бедственное плавание парохода «Надежда» в бурю на 31 августа мною как участником бедствия изложено обстоятельно и с подробностью. Желал бы я, чтобы Департамент обратил внимание на эту статью, в коей дело представлено добросовестно и совсем иначе, нежели как изображается в апрельской книжке «Морского сборника». В прочем в удовлетворение требований Вашего Превосходительства, выраженных в отношении, я, с своей стороны, имею честь представить на благоусмотрение Вашего Превосходительства следующее:

Соловецкий монастырь имеет собственных два парохода: железный «Вера» и деревянный «Надежда», из коих первый, построенный в 1847 году в Англии, куплен монастырем

⁶ ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 814. Л. 12–18. Подлинник.



в 1861 году у архангельского 1-й гильдии купца Брандта⁷. О крепости парохода сего и благонадежности для плавания с разным грузом и пассажирами имеется аттестат конторы С.-Петербургской городской верфи от 28 августа 1857 года за № 158. Второй пароход «Надежда»⁸ построен в 1861/2 году при монастыре из лесов, растущих на монастырском острове и Высочайше дарованных из казенных дач⁹. Строителем сего парохода был отставной комендор Архангельского порта Егор Кокшин, а по брызгасной части¹⁰ — отставной унтер-офицер Федор Удалов; первоначальное вооружение и укрепление снастей производил отставной унтер-офицер Николай Чупров, служивший при Кронштадтском и Архангельском портах. Эти лица имели законные документы о знании дела и были рекомендованы главным начальством бывшего Архангельского порта. Машина же для сего парохода сделана в Шотландии и установлена на месте механиком великобританским подданным Андреем Пурдон с двумя помощниками.

⁷ В корреспонденции «Морского сборника» (1862 г. № 1. Раздел «Современное обозрение». С. 79.) сообщается, что длина «Веры» — 113 футов 10 дюймов, ширина — 21 ф. 4 д., глубина интрюма — 11 ф. 3 д., машина «в 40 сил». Подробнее о пароходе «Вера» см.: Лашкин Р.В., Смолин А.А. Северные пароходства России (1861–1920 гг.). Архангельск, 2011. С. 6–7.

⁸ Пароход первоначально хотели назвать «Жертва». Но потом отказались от этого намерения. «Жертва» превратилась в «Надежду». Длина его — 136 ф., ширина 22 ф. 1 1/2 д., глубина интрюма 10 ф. (Морской сборник. 1862. № 1. Совр. обозрение. С. 79). Подробнее о пароходе «Надежда» см.: Лашкин Р.В., Смолин А.А. Северные пароходства России (1861–1920 гг.). Архангельск, 2011. С. 7–8.

⁹ А вот что писал в газету «Кронштадтский вестник» (22 марта 1862 г.) корреспондент из Архангельска: «На днях я имел случай получить некоторые свежие и, конечно, верные сведения о постройке в Соловецком монастыре нового парохода. Строящийся в Соловецком монастыре пароход заложен 29 сентября прошедшего года. Постройка эта производится под наблюдением отставного нашего адмиралтейского комендора кемскими крестьянами кореляками, в числе 26 человек, а креплением парохода распоряжается отставной же брызгасный унтер-офицер. Длины пароход имеет по килю 136 фут.; строится он из сосны; главные члены и особенно те, где будет винт, дубовые. Крепление железное. Машина же этого парохода в 60 сил заказана в Англии и будет доставлена на пароход в начале навигации предстоящего лета. В настоящее время корпус парохода почти готов. Обшивка внутренняя и внешняя кончена. Остается окончательная отделка парохода столярной работой. Столяров и всех прочих мастеровых для приведения парохода в надлежащий вид монастырь имеет своих. Комендор получает жалования по 25 руб. в месяц, унтер-офицер по 20 руб., а плотники по 15 р. Все эти люди пользуются сверх того готовым монастырским содержанием. Вот как просто и скоро строятся у нас паровые суда!»

¹⁰ Брызгасные работы — сверление отверстий в обшивке и судовых конструкциях, скрепление их болтами, нагелями и др. См.: Морской энциклопедический словарь. Л., 1991. Т. 1. С. 181.

По произведенному 29 августа освидетельствованию членами Управления Архангельского порта корабельным инженером прапорщиком Пановым и капитан-механиком подполковником Говорливым, пароход и механизм на нем признаны к плаванию по Белому морю благонадежными; грузу может поднять до 604 тонн, а пассажиров свободно до 500 человек.

Тот и другой пароходы приобретены монастырем собственно для перевоза из Архангельска в монастырь необходимых запасов и посетителей и преимущественно сих последних, с целью избавить их от неизбежно мучительного по бурному морю плавания на судах, с тратою дорогого времени до трех и более недель, с перенесением голода, холода и даже болезней и с опасностью потери самой жизни.

По окончании рейсов, с наступлением осени, пароходы вводятся в док монастырский, тщательно осматриваются с внешней и внутренней стороны, и с приближением весны с еще большею тщательностью вооружаются вольнонаемными, известными монастырю своею опытностью мастерами из береговых жителей с участием монастырских людей — монахов, хорошо изучивших это дело на практике от упражнения с самого детства на монастырском судоходстве. Производясь под бдительным надзором начальника монастырского, также не незнакомого с делом, вооружение, равно как самое устройство судов, всегда было самое прочное и надежное для плавания по морю, так что одни суда монастырские давно исключительно известны между поморами, как отличным устройством своим, так и правильным вооружением во всех частях. Для такового вооружения своих судов монастырь не щадит никаких издержек. Даже пароход «Вера», купленный у Бранта обветшавшим по наружности, и в некоторых местах поврежденным, через год выпел из дока монастырского совершенно обновленным, изящно устроенным во внутренности своей, благовидным снаружи, прочно и надежно вооруженным для удобного и быстрого плавания по морю.

Управление пароходами в нынешнее лето вверено: на пароходе «Вера» в звании шкипера соловецкий монах Евфимий — природный помор. Он хотя не имеет на это никаких документов, но свое достаточное знание засвидетельствовал монастырю постоянно исправным хождением в звании шкипера в течение 20 лет на монастырских судах, исключительно по тому же фарватеру, по которому производят свои рейсы нынешние пароходы, т.е. между монастырем и Архангельском. В звании штурмана (распорядитель) на пароходе монах Вонифатий, тоже известный монастырю



Отход парохода. Открытка нач. XX в.

своею отличною способностью в этом деле. Монах сей до того изучил подробности механизма машины, что в прошлую зиму без всякой сторонней помощи устроил в миниатюре сухопутный движущийся паровой паровоз, и удачно произвел опыт в присутствии моем и братии. Этим лицам всегда вменяется со стороны монастыря в непременную обязанность с взятием с них письменных удостоверений соблюдать при исполнении сего дела законные уставы по сему предмету и после каждого рейса давать верный отчет в конторе монастыря, которая строго за тем следит. Машинист парохода «Вера» — вольнонаемный из дворовых Михаил Григорьев Розанов. Он имеет два аттестата, из коих один свидетельствует, что Розанов был машинистом пять лет у Франца Берда¹¹ и четыре года управлял машиною в Императорском зимнем дворце¹² с одобрением от начальства; а другой удостоверяет, что он с 1 апреля 1856 года по 16 марта 1861 года служил машинистом на

¹¹ Завод Берда в С.-Петербурге, специализировавшийся на строительстве пароходов, выпуске железнодорожного оборудования и паровых машин для фабрично-заводской промышленности, был в середине XIX в. крупнейшим российским механическим заводом. Между прочим, именно на заводе Берда в 1815 г. был построен первый в России пароход. Чарльз, Франц и Джордж Берды — известная династия, выполнявшая в XIX в. сложные литейные и механические работы по заказам государства и частных лиц. Со временем завод вошел в состав Адмиралтейских верфей.

¹² В документе, сохранившемся в ГААО, на полях карандашом сделана отметка: «Какой машиною?».

пароходах Товарищества Петергофской купеческой гавани и все это время управлял машиною с полным знанием дела.

На пароходе «Надежда» в звании шкипера мецанин г. Кеми Григорий Долгобородин. Он по всему морю известен как искусный мореплаватель и отличный знаток фарватера на Белом море. Известно также монастырю, что он с молодых лет проходит таковые службы по мореходству: 25 лет ходил на частных судах; несколько лет на поморских шхунах ходил далее норвежских берегов и до города Тромчина¹³; три раза был на Новой Земле. В 1860 году даже был приглашен начальником Архангельского порта на казенный пароход «Соломбала»¹⁴ в должность старшего рулевого и находился с апреля до 10 сентября на этом пароходе, готовясь к отбытию в море, но за остановкою, по обстоятельствам, парохода,

¹³ Город Тромсё (Норвегия).

¹⁴ Строительство парохода-фрегата «Соломбала» началось в Архангельском адмиралтействе в январе 1858 г.; спуск его на воду состоялся в июне 1859 г. Длина между перпендикулярами 190 футов, глубина интрюма 16 ф.; углубление в полном грузу форштевнем 14 ф. 4 д. Машина — с разобранного парохода-фрегата «Богатырь». Пароход-фрегат «Соломбала» первоначально предназначался для Архангельского порта, поэтому был сделан плоскодонным для того, чтобы он мог беспрепятственно переходить мелководный бар Северной Двины не только во время прилива. Из-за этой конструктивной особенности пароход отличался повышенной валкостью. Для уменьшения валкости в процессе эксплуатации было изменено количество мачт (оставлено две из трех), укорочен рангоут (Кронштадтский вестник. 1862. 21 июня).



он операции сей не испытал¹⁵, а за прослуженное на пароходе время аттестован капитаном парохода Колонгом, хорошо знающим дело. Долгобородину фарватер по Белому морю до того стал известен, что он знает и те подводные стамики или банки, которых другие мореплаватели вовсе не знают. Они дознаны им в зимнее время при промысле морских зверей, так как на мелких местах в зимнее время постоянно бывает возвышение льдов, а в летнее вовсе незаметны бывают эти отмели.

Штурман (распорядитель) на пароходе «Надежда» монах Игнатий, машинист монах Фортунат, который прежде сего находился помощником машиниста на пароходе «Вера», и потом усовершенствован в механическом деле механиками — великобританскими подданными, устанавливавшими машину на пароход в течение трех месяцев с половиною. При отличных способностях и охоте к знанию этой части монах Фортунат успехами своими в механическом деле удивил самих англичан, которые охотно передали ему управление машиною как благонадежному и совершенному знатоку дела. Монах Фортунат, кроме того, отлично хорошего поведения и доселе ведет дело свое как нельзя лучше¹⁶.

В подтверждение справедливости сейчас сказанного можно указать на то, что в важнейших случаях мореплавания призываемы были к делу как лучшие и благонадежнейшие знатоки соловецкие кормицики. Так, в 1844 году 15 июня, когда великий князь Константин Николаевич, главный начальник у нас над мореплавателями¹⁷, плыл к Соловецкому острову на военной шхуне «Полярная Звезда», которая именем своим соответствовала сей царственной звезде, воссиявшей на родном севере, кормициком находился штатный служитель Соловецкого монастыря крестьянин Иван Гривинский, и за хорошее знание морского плавания получил часы и денежную награду. Так, в 1858 году, когда благочестивейший государь наш император Александр

Николаевич на пароходе «Гремящий» следовал из Архангельска в Соловецкую обитель и обратно¹⁸ находился кормициком опять штатный служитель сего монастыря крестьянин Карп Богданов, который и получил в награду серебряную медаль.

Из сказанного доселе, Ваше Превосходительство, можете заключить, в какой степени правдив рассказ одного из посетителей Соловецкой обители о плавании его по Белому морю в 1862 году на пароходе, переданный г. Козловым и напечатанный особой статьею в «Морском сборнике» в книжке за апрель месяц.

В этой статье сказано, что пароход этот столь дурно был вооружен и переполнен таким значительным числом пассажиров, что жизнь последних подвержена была явной опасности.

Первая ложь. Накануне выхода, как сказано выше, пароход был освидетельствован на законном основании и вовсе не найдено, чтобы он был худо вооружен. Я сам, собираясь в путь по морю в монастырь, со старшею братиею свидетельствовал пароход по всем частям и неужели не мог приметить, если ванты держались слабо? Неужели мог быть врагом себе и спутником моим, пускаясь в ненадежный путь на [не]надежном судне? В числе спутников были люди, знающие дело мореплавания с совершенною точностью. Это англичанин — инженер Гейдесейд, через сношения коего устроена в Англии машина парохода, стоившая монастырю более трех десятков тысяч рублей серебр., и три сведущих механика из англичан, устанавливавших машину на место. Эти лица бдительно смотрели за устройством и действием парохода, и малейшие недостатки в вооружении оного поставляли нам на вид с требованием исправления и с желанием успеха в благополучном действии парохода на будущее время. А между тем, эти лица, под управлением коих, исключая шкипера, находился пароход и на нем все мы — не сделали нам замечания на слабое вооружение парохода.

В статье сказано, что богомольцев на пароходе возят до 800 человек сразу¹⁹.

¹⁵ На «Соломбале» в 1860 и 1861 гг. помимо работ по замене рангоута производилась также замена котлов (Кронштадтский вестник. 1862. 21 июня).

¹⁶ См. также: Шмигельский Л. Первые соловецкие шкиперы и механики // Моряк Севера. 1990. 5, 12 декабря.

¹⁷ Великий князь Константин Николаевич Романов (1827–1892) — второй сын императора Николая I, с детства готовился к морской службе. В 1844 г. совершил свое первое дальнее плавание из Архангельска в Кронштадт на борту нового, построенного в Архангельском адмиралтействе, линейного корабля «Ингерманланд». С 1855 г. адмирал, управляющий флотом и морским ведомством на правах министра. Находясь в звании высшего военно-морского чина России генерал-адмирала, с 1855 г. руководил Морским министерством.

¹⁸ Подробнее см.: Голубцов Н. Описание путешествия императора Александра II в город Архангельск и Соловецкую обитель в 1858 году, составленное по известиям очевидцев — должностных лиц, под руководством архангельского гражданского губернатора в 1859 году // Памятная книжка Архангельской губернии на 1910 год. Архангельск, 1910. С. 119–132.

¹⁹ Между прочим, в «Морском сборнике» и ранее сообщалось о чрезмерном количестве пассажиров на монастырских пароходах. В разделе журнала «Современное обозрение» № 1 за 1862 г. на с. 79–80 утверждалось, что на пароходе «Вера» будто бы «перевозили богомольцев из Архангельска, помещая иногда до 600 человек, в один раз было втиснуто 750 человек».



Другая страшная ложь. Такого количества богомольцев никогда не бывало ни на одном пароходе от начала существования их, и никогда не намерен монастырь так противозаконно действовать. Число пассажиров на пароходах ограничивается всегда 600 человеками, но это количество бывает очень редко, более обыкновенное число от 250 до 500 человек. А в плавание 30 августа в приключившуюся бурю было всего 174 человека. Губернские архангельские ведомости [?] и документы, хранящиеся в конторе монастыря, могут легко удовлетворить в этом всякого.

В статье говорится: «Странно, что монастырь довольствуется кормщиками из безграмотных поморов».

Ничего нет странного, по-моему. Сказано уже, что в чрезвычайных случаях для сопровождения государя императора и великого князя, следовавших морем в соловецкую обитель, приглашены были те же неграмотные поморы, и притом соловецкие служители. На 32 странице «Морского сборника» в книжке за ноябрь месяц 1862 года восхваляется матрос помор, кемский помещик Алексей Ракитин, коего метеорологические познания о Белом море удивили какого-то ученого специального наблюдателя Белого моря, вероятно, по поручению начальства. Скажите, не лучше ли иметь и монастырю кормщиком безграмотного, но знающего дела помора, и притом за сходную цену, нежели очень грамотного, т.е. ученого шкипера, а не опытного в мореплавании и с большими требованиями от монастыря, по уверенности в своей учености?

В статье говорится, наконец: «„Сильны молитвы преподобных“, — говорят монахи, и вовсе не думают нанимать более сведущих людей для плавания по Белому морю... и, как слышно, хотят выжить даже кормщиков и машинистов, и заменить, как тех, так и других, своими монахами».

Последняя ложь. Кормщик и машинист, нанятые первоначально на пароход «Вера», остаются и теперь. На новом же пароходе «Надежда» действительно и кормщиком, и машинистом состоят монахи по причине выше сказанной.

Странно особенно первое. Сочинитель издевается над верою монахов в молитвы преподобных. Скажите, можно ли людей с подобными взглядами иметь в монастыре для какого-либо дела, хотя бы они были гораздо сведущее, нежели простые поморы, но питающие веру в заступничество за нас пред Богом святых угодников его в бедах и напастях? Благодарение Господу! Простая вера монахов в силу молитв преподобных засвидетельствована веками, и еще так не-

давно оправдана чудным спасением обители от страшного нашествия англичан.

Я вполне считаю чудом и спасение нашего парохода «Надежда» на Белом море в бурю под 31 августа 1862 года. Ничему другому нельзя приписать этого чудесного сохранения жизни моей и всех добрых спутников моих, как только усердному предстательству пред Богом за нас, погибающих, чудотворцев соловецких Зосимы и Савватия. Ввиду неизбежной гибели как эти спутники мои, так и я слезно зывали к ним с прошением об избавлении от беды.

Я недоумеваю, как этот рассказчик в «Морском сборнике» решился представить дело иначе. Но чем люди не злоупотребляют? Жаль только, что человек с претензией на грамотность и поборающий за грамотных, совсем неграмотно отозвался о деле особенной важности, требующей от нас веры и преданности Промыслу.

30 августа ночью и утром во время плавания парохода «Надежда» по Белому морю была буря, которая есть наказание Божие для мореплавателей, буря замечательная, какой по отзыву всех поморов никто не запомнит на Белом море. Во время этой бури кроме парохода нашего «Надежда», как объяснено в «Морском сборнике» 1862 года в книжке за ноябрь месяц («Современное Обозрение», С. 76), «в проливе Иоканских островов при ветре с берега выкинуло судно на другой берег; другое, большая лодья, чтоб отстояться, срубил грот-мачту. Но, кроме того, и в других местах у берегов и в море многие лодьи для своего спасения также срубали грот-мачты. Одну лодью в проливе Сосновца сорвало с двух якорей. Несколько кораблей и судов выбросило на берега. От этой бури бедствовала казенная шхуна «Полярная Звезда» и, достигнув Соловецкой гавани, по причине сильно порывистого ветра опустила даже вниз брам-стенги. А на Соловецком острове в ту же бурю повалило с корней и поломало более 1 000 деревьев». Буря эта, как мне известно, памятна и в Архангельске.

Явно, что пред подобною бурей не могут устоять никакие мачты, снасти и ванты и тем более в судне новом, в коем без вины шкипера удобно может распатать мачты и не совсем сильная погода.

К чему же после сего относиться с упреком к монастырю о дурно якобы вооруженном со стороны его пароходе и проч. и проч.?

Известная пословица наша: «Кто на море не бывал, тот усердно Богу не маливался», верно, не коснулась сердца посетителя Соловецкой обители, плававшего по Белому морю. И рассказ-



Соловецкие пароходы у монастырского причала на Соловках. Фотография нач. XX в.

чик и передатчик рассказа не правы будут перед Богом, а может быть, и совестью своею.

Остальные подробности бедственного плавания нашего в 30 августа объяснены в статье моей, уже известной, помещенной в «Душеполезном чтении» в книжке за март месяц сего года.

Статья эта писана не из-за угла. Свидетелей верности ее много и теперь в Архангельске. Бросить камень на святую обитель в настоящее время, особенно из-за угла, очень обычно молодым людям, считающим себя грамотными. Жаль, что этот камень брошен г. Козловым, как стало мне известно, по побуждениям корыстным, которые высказать здесь не считаю приличным для моего сана.

Сообщая сей отзыв Вашему Превосходительству вследствие требования Вашего от меня такового отзыва, честь имею покорнейше просить Ваше Превосходительство сделать сей отзыв мой гласным через напечатание как в «Морском сборнике», так и в ведомостях губернских для успокоения умов, взволнованных статьею г. Козлова.

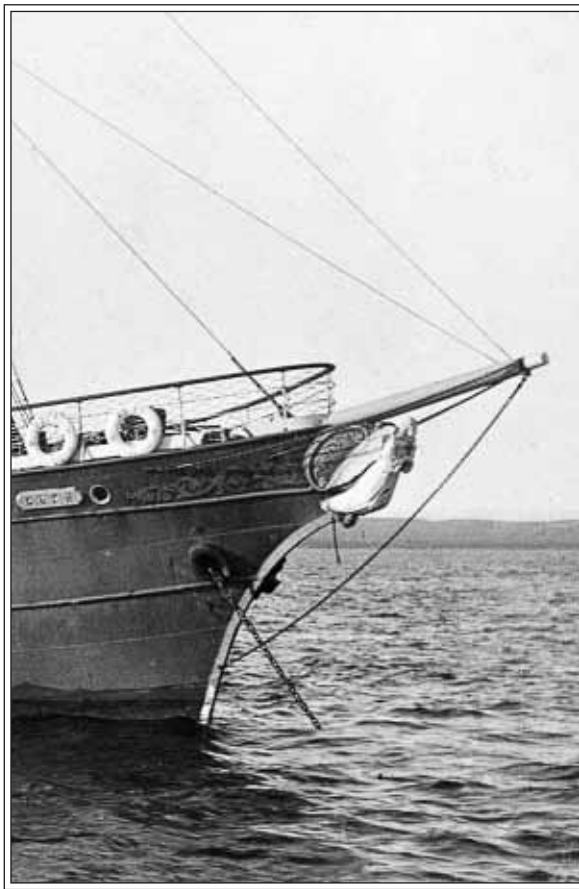
Вашего Превосходительства Милостивого Государя покорный слуга архимандрит Порфирий.

IV Статья настоятеля Соловецкого монастыря архимандрита Порфирия в журнале «Душеполезное чтение» о плавании по Белому морю во время шторма на пароходе Соловецкого монастыря 30–31 августа 1862 г.²⁰

Новый пароход соловецкий «Надежда», начатый постройкою в Монастыре Соловецком в октябре 1861 года, окончен в июле сего года, а к 15 августа совершенно был готов к выходу в море для совершения пробных рейсов. Судно устроено и сплочено твердо, прочно и надежно. Помещение в нем для богомольцев всех классов с возможными удобствами, а каюты и общие две кормовые даже с изящною отделкою. Длина судна 145 футов, ширина 20 ф., машина с винтом в 60 сил. Последняя устроена в Шотландии по заказу от конторы в С.-Петербурге известного англичанина Якова Николаевича Гейдесейд. На судно устанавливали ее три сведущих механика из англичан, прибывших для этого нарочно из Англии в монастырь. В день Успения Божьей Матери²¹ пароход был освящен. По совершении священного обряда я приветствовал братию и богомольцев с новым судном, безопасным для желающих плавать по Белому морю на поклонение святыне

²⁰ Прий А. Бедственное плавание соловецкого парохода «Надежда» на Белом море в бурю 31 августа 1862 года // Душеполезное чтение. 1863. № 3. С. 65–77.

²¹ 15 августа по юлианскому календарю или старому стилю.



Соловецкий пароход «Вера». Фотография нач. XX в.

Соловецкой. Краткое приветствие свое я заключил обращением к братии, чтобы она не переставала искренно молиться о плавающих по водам. Я говорил, что не столько строительное искусство и прочность судна, сколько молитвы братии будут делать безопасным плавание богомольцев по бурной и неверной стихии. «Вера» нас не постыдила, и «Надежда» не посрамит, если молитвами братии будет осеняема и подкрепляема на море во время бурь и непогод.

В тот же день, в 5 часов по полудни, я с несколькими братьями и богомольцами отправился на новом пароходе в Архангельск. Ход судна был превосходный; машина действовала отлично и быстро подвигала вперед судно с тяжестью и пассажирами, несмотря на противный ветер. Хотя море было не совсем спокойно, но плавание наше совершилось без особенных приключений для нас, кроме неразлучной с мореплаванием качки, уложившей многих из братии и богомольцев на палубе и в каютах. Ровным и скорым ходом прибыли мы к Архангельску 17 августа в десять часов утра. Жители его, восхищенные неожиданным прибытием нового парохода, приветствовали нас со всем радушием и искренностью. Во весь этот день они с любопытством осматривали

пароход. Похвальным отзывам о нем не было конца. Каждый хвалил, что ему нравилось. Иной одобрял устройство судна, другой изящную в нем отделку кают и удобство помещения для богомольцев, а опытные механики восхищались отличным устройством и действием машины.

На другой день, по приглашению моему, прибыли на пароход два ученых механика из порта архангельского, ныне уже закрытого. При них сделан был пробный рейс по реке Двине, верст за 20 далее крепости двинской. Кроме механиков, на пароходе присутствовали три соловецких старца и еще несколько сведущих людей из мирян. По возвращении в пристань общий отзыв о ходе и действии машины на этот раз весьма радовал меня и строителей судна, а особенно установивших машину англичан. Из Архангельска через два дня пароход отправился в обратный путь с новыми богомольцами. Братия, желая, чтобы на новостроенном судне опочило благословение Божие, просили меня дозволить перевести на пароходе в первый рейс таких богомольцев, которые желают помолиться угодникам, но не имеют способов заплатить за проезд. Я согласился на эту просьбу братии с удовольствием. Шестьсот с лишком человек поместилось на новом пароходе при следовании его в монастырь. Плавание их по морю туда и обратно, при благоприятной погоде, было самое благополучное. Между тем я оставался в Архангельске до 30 августа. Бури на Белом море обыкновенно начинают свирепствовать с первых чисел сентября. Поэтому во избежание опасности от бурь и по другим обстоятельствам 30 августа я решил отправиться обратно в монастырь. В надежде, что второе плавание в обитель будет также благополучно, как и первое, собралось немало охотников сопутствовать нам, и в том числе несколько благочестивых семейств и почетных лиц из купеческого сословия. Все были уверены, что на другой день, в тот же час, как выезжают, они будут в монастыре, а через три дня опять в Архангельске, и по-прежнему займутся делами общежития, для некоторых из богомольцев не требующими отлагательства по причине предстоящей в Архангельске ярмарки.

В одиннадцать часов все было готово к выходу в море. Многие десятки желающих еще просили неотступно пустить их на пароход, а некоторые ловко бросались на палубу вопреки всем [за]прещением правителя парохода и полиции и уже поступали в число пассажиров... Мы отслужили молебен напутственный в честь высокотожественного дня. Пароход тронулся, скоро скрылся от нас Архангельск со своими



златоглавыми храмами, с прекрасно устроенными и изящно расположенными каменными и деревянными домами. Мы незаметно приблизились к концу устья Двины. «Благословите в открытое море», — сказал кормщик, подошед ко мне и сложив крестообразно руки для принятия благословения. Я благословил его, несколько смущенный. Он набожно осенил себя крестным знаменем и, прибавив: «Дай, Господи, в добрый час», — пошел к рулю. Какая-то грусть овладела мною при этих словах и приемах кормщика. Отчего он с такой боязнью, с таким особенным приготовлением вступает с вверенным ему судном в море? Пенная полоса, резко отделяющая Двину от моря, уже давно осталась за нами. Впереди даль необозримая. По сторонам вдалеке еле виднеются лесистые берега. Солнце далеко за полдень. Погода ясная; мы весело несемся вперед по тихим волнам морским при отличном действии машины. «Благодарение Богу», — сказал я и пошел к обеденному столу, пригласив с собою ради царского дня²² двух англичан, несколько почетных граждан, сопутствовавшим нам, и старшую братию. Певчие стройно пропели «Отче наш». Я благословил трапезу, и все уселось за стол в кормовой. Для остальной братии и желающих разделять с нею трапезу монастырскую приготовлен был длинный стол на палубе.

В конце обеда провозглашен был много здравный тост в честь Державного Именинника, Государя Императора. За четыре года перед сим Он сам в качестве богомольца ошастливил обитель Соловецкую Своим милостивым посещением, следуя к ней по той же стезе Белого моря, на которой находились и мы. Все с благоговением внимали троекратному пению многолетия возлюбленному Отцу отечества, которое с искусством и усердием исполнено хором монастырских певчих. Участники стола, англичане, прибывшие из столицы нашей, с восторгом рассказывали при этом о великих, благотворительных действиях Государя в столице, а еще с большим — о тесных дружественных отношениях, какие существуют между Его Величеством и двором королевы великобританской. Особенно восхищал их тот истинно дружественный прием, каким Государь Император почтил старшего сына королевы принца Альфреда во время прибытия его в столицу русскую сего года в августе ме-

сяце²³. В благодарность за живое сочувствие их к нашему возлюбленному монарху я предложил тост и за здравие королевы Виктории, который принят англичанами с необыкновенным восхищением. Я выразил при этом желание, чтобы Англия впредь не беспокоила нашей тихой, далекой от людей и помощи людской, обители. «Не дай Бог этого!» — воскликнули англичане. «Не дай Бог», — повторили мы все в один голос.

Судно наше уже было далеко в открытом море. Нам видно было только небо над нашими головами и движущаяся, безграничная, зыбкая пучина под нами. «Слава Богу, мы идем хорошо», — сказал мне кормщик, — около четырнадцати верст в час». «Хорошо, хорошо», — повторяли англичане и стали любоваться отлично исполняющим свое дело пароводным винтом, который сильно кипятил воду и быстро подвигал вперед тяжеловесное судно. Густой дым клубился из трубы и далеко расстился в воздухе. Все шло хорошо, но у меня отчего-то грустно было на душе. Разлука ли с землею, матерью нашею, и обычными явлениями на ней, сознание ли одиночества и беспомощности на море в удалении от людей, вид ли необозримого неба и моря, всегда располагающий душу к тихому размышлению — были причиною невольной овладевшей мною грусти, я объяснить себе не мог. Я заметил, впрочем, что какая-то особая дума впечатлевалась в эту пору на челе многих. Молчание редко прерывалось между богомольцами, самыми говорливыми. Каждый чувствовал себя под влиянием впечатлений, производимых на душу морем в тихую и ясную погоду. Грустные думы не покидали меня. Ах, думал я, как мы все близки теперь к опасности! Наша жизнь отделяется от смерти одною только утлою доскою; эта доска готова каждую минуту разбиться от подводных камней или сильного напора волн, от бурного ветра, и сделаться гробовою доскою нашею, а дно морское — могилою, навеки скрытою от взора людей. Но, с другой стороны, какая может быть опасность на этом прекрасно устроенном и величественно плывущем судне, которому как надежному «человецы вверили души свои»²⁴.

Наступил час вечернего богослужения. Ударил звонок. Сопровождавший меня о. строитель Голгофского скита, иеромонах Анатолий тотчас облачился и благословил начало вечерни.

²² В Российской империи «царские дни» — дни празднования торжественных событий, относящихся к династии Романовых. В данном случае речь идет об именинах императора Александра II — 30 августа по «старому стилю» (т.е. 12 сентября по «новому стилю»).

²³ Принц Альфред (1844–1900) — четвертый ребенок и второй (а не старший, как пишет архимандрит Александр) сын королевы Виктории. Старший сын — принц Эдуард (1841–1910), после коронации в 1902 г. — Эдуард VII.

²⁴ Из чина освящения судна. — Прим. архимандрита Порфирия.



С умилением был выслушан торжественный псалом: «Благослови душе моя, Господа; Господи Боже мой, возвеличился еси зело». Этот псалом ясными чертами изображает дивные и великие дела Божии в видимой природе и, между прочим, на море. «Вся премудростию сотворил еси...» — это прилично было воскликнуть теперь при созерцании на море великих и премудрых дел Божьих. «Господи, воззвах к Тебе, услыши мя, Господи, внегда воззвати ми к Тебе». О, как прилично раздаваться этой мольбе к Господу на море! На море в час опасности единственная помощь и спасение человека от Господа, сотворившего небо и землю. Почти каждый желал принять участие в пении...

В виду нашем солнце тихо склонялось к западу и готово было погрузиться в море. Наступал ночной мрак; церковные молитвы и песнопения так успокоительно действовали на сердце, невольно смущавшееся при мысли о ночном плавании в открытом море. После повечерия канон Иисусу Сладчайшему с акафистом, канон Ангелу-хранителю и молитвами на сон грядущий закончилось наше вечернее богослужение на море. Многие улеглись спать, а другие долго в раздумье ходили по палубе. Вечер был ясный, луна светла, небо испещрено звездами, но ветер стал свежать. Каждый старался закутаться во что мог и уснуть. Меня вовсе не клонило ко сну — я читал. Ровно в полночь выпел я из каюты на палубу для осмотра. Бодрствовали только кормщик и рулевой. «Что-то очень свежо, — сказал мне кормщик. — Скоро будет перемена ветра. Кажись, поддает с севера. Но, Бог милостив, вот Жижгинский маяк в виду нашем. А там скоро покажется Анзерский остров. Осталось не более 20 верст. В Копальской губе станем на якорь, и будем как дома».

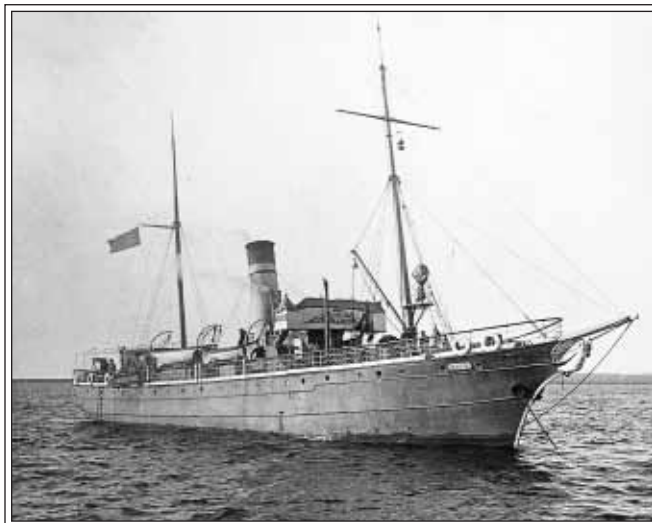
Хотя этими словами кормщик хотел успокоить меня, но я, не совсем спокойный, возвратился вниз. Беспокойство было не напрасно. Душа как бы предчувствовала, какое ей уготовано испытание. Не более как через час после сего в каюте стало ощутительно необычайное движение судна. Качка становилась чаще и усиленнее. Вдруг весь корпус судна страшно задрожал и стены в нем затрепали. Кормовая сторона быстро то опускалась вниз, то поднималась высоко вверх, так что винт вертелся в воздухе, а на бока в обе стороны судно запаталось с такою силою, что в каютах опрокинулась мебель, много посуды с шумом полетело на пол и разбилось вдребезги. На палубе послышался необычайный стук от падения разных вещей — запасов, дров, бочек, сдвинувшихся со своих мест.

Встревоженный, я спешу на палубу. Неожиданная перемена в погоде поразила меня. Небо мрачно, черные облака несутся с необычайною быстротою, ветер нам противный и стремительный, порывистый. Волнение усиливается. Сквозь вздымающиеся валы мы едва делаем шесть верст в час. «Не лучше ли нам воротиться назад, — сказал я кормчому, — и стать на якорь у маяка Жижгинского?» — «Авось, Бог даст, дойдем до острова Анзерского. До него осталось верст пятнадцать, не более». А между тем море кипело все сильнее и сильнее, ветер уже срывал гребни с громадных кипучих валов, и, высоко взметая брызги в воздухе, бросал нам в глаза и лица водяною пылью. Страшно было смотреть на это яростное волнение моря. К большему нашему горю в эту ужасную пору остановлена машина и потребовала двухчасового срока для исправления. Тогда-то судно наше поступило в полную власть неукротимых волн морских. Свирепый шторм унес нас далеко в открытое море и бросал судно наше по произволу во все стороны, как маленькую лодку. Пустили в ход машину, но против напора волн мы не могли делать и двух верст в час. При непомерно порывистом и быстром качании судна винт вертелся большею частию попусту в воздухе... Море ревели и пенилось, свирепые волны его вздымались, как горы. Не видно было света Божия, не слышно даже вблизи голоса человеческого. Все мы были в неопisanном страхе, и каждому из нас казалось, что настал уже последний его час и что с гибелью судна погибнет и он. К большему ужасу нашему, от сильного качания распаталась мачта, ослабели связывавшие ее железные снасти, и при сильной качке судна она угрожала каждую минуту опрокинуть его. Страшно было и видеть это шатание. «Нужно рубить мачту», — закричали более смелые. «Скорее рубить!» Но кому рубить? Все шатаются и падают, как пьяные. Часть матросов укачало, у других исчезли и мудрость, и знание, и сила. Но сама же буря, или лучше, Бог помог нам, беспомощным. Мгновенно несколько сильных порывистых дуновений ветра так потрясли судно, что снасти начали лопаться одна за другою, мачта затрепала, сломалась в самой середине и обрушилась с реями со всею тяжестью через борт в море. На душе стало легче. «Слава Тебе, Господи, — закричали все, — что еще никого не ушибло!» А между тем с падением мачты оказалась новая беда и страшная опасность. Часть парусов, раскинувшись широко близ носовой части судна, стала останавливать и без того слабое движение судна вперед против ветра, а большая половина парусов укрылась под судно. «Позвольте отрезать паруса», — сказал подбежавший ко мне



первый матрос. «Нет, нет, — кричал услышавший это англичанин. — Парус может обернуться вокруг винта, и мы погибнем». Судно несколько поворотило в сторону; парус показался. Железным крюком схватили его за кольцо и через полчаса с большими усилиями вытащили на судно паруса и мачту. «Господа, к рулю, дайте помощь рулевому!» — кричали несколько человек. Матросы бросились. Оказалось, что и руль изменил нам. От напряженного продолжительного действия в бурю, управляемого с большим усилием тремя и четырьмя матросами, скрепляющие руль цепи вырвались из своих мест в стенах судна. Боже мой, в страшную бурю на море и без мачты, без снастей, без парусов, без руля... Остались с одной надеждою на паровой винт, и тот вертелся больше в воздухе, нежели в воде. Впрочем, руль вскоре прикрепили. А буря еще сильнее ярится, еще громаднее поднимаются стремительные, пенистые валы, сильно хлещут на палубу вдоль и поперек, колеблют судно, как тростью; оно каждую минуту исчезало, терялось, погибало в глубине волн. Кто изобразит весь ужас нашего положения? Страдали все, страдал и я. Я мучился за себя, не чувствуя себя еще готовым к смерти и суду Божию; мучился за спутников моих, за самое судно, построенное по моему распоряжению.

«О пощади, Господи, душу мою! — взывал я. — Помилуй всех страждующих и плавающих со мной! Братия мои во обители Соловецкой, видели скорбь мою? Усугубте теперь Ваши старческие молитвы перед Господом о спасении недостойности моего! О, Мати Божия и Преподобнии Отцы и чудотворцы Соловецкие! Ради молитв братии моей не дайте погибнуть безвременно грешной душе моей, явитесь предстателями пред Господом за всех нас, погибающих!» Измученный, истомленный скорбью и страхом, я подозвал к себе о. Анатолия и сказал: «Помолимся, о. Анатолий. Видишь, какое горе наше. Пойте: „К Богородице прилежно ныне притецем, грешнии“». Он надел епитрахиль, взял в руки крест и, держась за перила, благословил и тихо запел. Никто не подошел поучаствовать с ним в пении. Все были в состоянии страха и оцепенения. Я присоединил свой голос к его старческому пению. Он прочитал Евангелие наизусть. Книги не было возможности держать, а тем более читать по ней. Кончился скорбный молебен и пропели: «Не имамы иные помощи; под твою милость прибегаем; Пресвятая Богородице, спаси нас».



Соловецкий пароход «Вера». Фотография нач. XX в.

О. Анатолий, приблизившись ко мне, сказал на ухо: «Позвольте отслужить Акафист Матери Божьей?» В жизни своей я неоднократно испытывал, что после чтения этого Акафиста я, не чая, получал помощь Матери Божьей в бедствиях и скорбях. Уповаю, что Она, Премилосердная Матерь наша, и теперь не оставит нас... «Ради Бога, скорее пойте». Старец опять тихо запел, склонившись ко мне: «Взбранной Воеводе победительная», — и читал наизусть весь Акафист, а я пел в скорби моей: «Радуйся, Невесто невестная». Из спутников г. Кардаков, Дудин и Леденцов подошли и стали пособлять мне в пении.

«Нет никакой возможности идти вперед; благословите воротиться назад, — сказал кормщик, подошедши ко мне с англичанами. Подобной погоды на Белом море не было еще на моей памяти». — «С Богом, с Богом, давно бы так. Только, пожалуйста, поосторожнее ворочайте судно». — «Не беспокойтесь, уже это наше дело. Мы это знаем».

Сильно гонимое ветрами и качаемое волнами, стрелою понеслось судно наше в обратный путь и не более как через час очутились мы у Жижгинского маяка за двадцать с лишком верст. Якорь бросили. Слава Богу, мы в тихой пристани и безопасны! Все стали молиться и благодарить Господа и Преподобных за спасение свое. Было 9 часов утра. После чрезвычайной восьмичасовой изнурительной борьбы силы истощились; все спешили отдохнуть и скрылись в каютах и трюме. Прилег и я. Но еще свежие, тяжкие впечатления моря не давали мне сна. Я думал об опасности, в которой был, о неожиданном избавлении и находил в этом событии вразумление для себя. Я хотел избежать осенних бурь на море, потому спешил из Архангельска в монастырь; а Промысел



устроил так, что я попал в самую страшную бурю. Я думал, что на прочном, прекрасно устроенном судне при отличном действии машины плавание по морю будет совершенно безопасно; а Господу угодно было показать, что мой расчет не верен, и подвергнуть меня самой величайшей опасности. Три года начальствуя на острове Соловецком и не выезжая из него никуда, я не испытывал всех бедствий мореплавания, а потому, может быть, не имел полного сочувствия к мореплавателям. А теперь я лично ознакомился со всеми опасностями на море и могу судить, как велик ужас бедствующих, какая усиленная потребна молитва со стороны братии моей для облегчения их горя; какая нужна скорая готовность для подания им возможной помощи. Но особенно глас Господен на водах и в буре, казалось, говорил мне: «Подобно морю постоянно воздвигается и жизнь твоя бурей страстей и соблазнов. Будь деятелен и осторожен. Иначе ты погибнешь вне горяго отечества в пучине житейской».

Около 6 часов вечера иеромонах Илларион отправился на Жижгинский маяк для покупки деревянного масла, в котором оказался недостаток по причине необычайного расхода на оно в бурю. «Как вас Бог спас, — сказал пришельцу с участием смотритель маяка, — буря разбудила нас рано утром, и мы наплакались, смотря на ваше бедствие в море. Пароход три раза исчезал в валах в виду нашем, и когда совсем исчез, мы думали, что вы погибли».

На другой день в 6 часов утра пароход снялся с якоря и быстро понесся по морю, а в 12 часов уже был в пристани Соловецкой...

Страх объял братию, когда они увидели, что на пароходе нет мачты... Мы поспешили в храм Преподобных и с коленопреклонением воспели Господу Богу благодарный молебен за спасение жизни.

По приходе в келии братия сказали мне: «Вчерашний день горько было вам на море. Такой бури еще не было на нашей памяти. Здесь нельзя было никуда выйти. С некоторых часов сорвало кресты, много крестов по берегу опрокинуто; на острове много переломало леса и вырвало с корнями до тысячи дерев. Дороги перекрестило так, что теперь и проезда нет». «Да, великое горе послал Господь вчерашний день на долю мою, — ответил я. — Прошу Вас, братия, усугубить ваши молитвы о плавающих вокруг нас. Я не знаю бедствия, которое бы могло сравниться с бедствиями мореплавателей во время бури. Наш иноческий подвиг в тиши келейной, особенно если он не сопровождается крепкой борьбой со страстями, — ничто в сравнении с подвигом мореплавателей

усталых, изнуренных во время бури. Кто хочет знать истинное подвижничество, тому надобно испытать бурю морскую».

Теперь пароход «Надежда» после испытанной борьбы вместе с другим пароходом «Вера» спокойно отдыхает в пристани Соловецкой. Они приготовляются войти в док, и в зимнее время будут собираться с новыми силами на труд по Белому морю в будущее лето.

А. П-рий

Соловецкий монастырь.

1862 года сентября 21 дня.

*Подготовка материала и примечания
Р.А. Давыдова*

**Давыдов Руслан
Александрович**



Кандидат исторических наук. Старший научный сотрудник Института экологических проблем Севера Уральского отделения Российской академии наук.