

У самого Белого моря

Побывать у Белого моря я задумал давно. Ещё в детстве, читая рассказы архангельских писателей о трудной, но романтичной, постоянно связанной с морем, жизни поморов, я мечтал побывать в местах, где Пётр I построил свой первый корабль «Светой Павел», и где родился основатель русской науки – Михаил Ломоносов.

Шли годы. Мне привелось жить на берегу Баренцева моря, купаться в Средиземном, плыть по Балтийскому и отдыхать у Чёрного моря. В многочисленных поездках мне удалось познакомиться с жизнью разных народов в различных регионах нашей необъятной страны, побывать в Европе, но мечта увидеть Белое море и город Архангельск не оставляла меня. Наконец нашёлся повод, а точнее, я получил приглашение посетить северный край от друга детства, который всю жизнь прожил в Архангельске – Сергея Алешинцева.

Познакомились мы с ним в моей родной деревне Подольская Вологодской области. Его отец каждое лето, как только заканчивались занятия в школе, отправлял Серёжу на «трудотерапию» в нашу деревню. У Сергея в Подольской, на самом берегу реки, жила тётка – Анна Санкова (Подольская Анна Александровна). Всё наше деревенское поколение 60-х годов помнит её. Тогда ещё не было удобного навесного мостика через речку Шарженьгу, и для переправы с одного берега на другой использовались большая лодка и несколько маленьких лодок, которые были выдолблены из больших брёвен – их называли «бусы». Случалось так, что возвращаясь вечерами из кино, которое показывали в клубе деревни Калинино, расположенной за рекой, мы, подольские парнишки и девчонки, видели, что все лодки на другой стороне. Если это было в июне-июле, то кто-то из ребят переплывал речку и возвращался за остальными на лодке, если же это было в другое, более холодное время, то оставалась одна надежда – на Анну. Мы громко кричали: «Анюшка, перевези! Анюшка, перевези!» Конечно, немолодой женщине после крестьянской работы не очень-то хотелось вставать с кровати во внеурочное время и перевозить ораву ребятшек, но мы своими криками всё равно не давали спать, и Анна, как правило, нас доставляла-таки на наш берег.

Сергей не просто жил у своей тёти все летние каникулы, он работал в колхозе наравне со взрослыми и другими деревенскими ребятами. Так продолжалось несколько лет, пока Сергей успешно не закончил школу. Нелёгкий колхозный труд в деревне не только укрепил его физически, дал многосторонние навыки в разнообразной работе, но и изменил его духовно. Сергей успешно окончил среднюю школу и больше не возвращался в деревню. Потом и я покинул родные места, но регулярно навещаю родителей, всегда интересовался у Анны Александровны где и как живёт Сергей. А он

сделал неплохую карьеру и, наконец, вспомнил о деревне, где проводил летнее трудовое перевоспитание.

Я получил от него весточку несколько лет назад, мы переписывались, созванивались и старались во время отпусков одновременно приезжать в Подольскую.

Было решено, что я побываю у него в Архангельске, и вот в майские дни этого года я собрался и поехал на Север. Через час после прибытия из Йошкар-Олы в Москву, перейдя с Казанского на Ярославский вокзал, я уже сидел в поезде Москва – Архангельск. Время до Ярославля (первая большая стоянка) пролетело незаметно, а в древнем городе, названном в честь великого русского князя, я прямо с перрона смотрел на памятник Савве Мамонтову. Памятник установлен в честь заслуг известного промышленника и мецената в строительстве Северной железной дороги, по которой и двигался наш поезд. В 1859 году при участии семьи Мамонтовых было создано общество Московско-Ярославской железной дороги. Это было началом. Впоследствии Савва Иванович Мамонтов на собственные деньги построил железную дорогу от Ярославля до Вологды, а затем до Архангельска. Строительство было сопряжено с большими инженерными сложностями в связи с тем, что большая часть дороги проходила по тайге, тундре и болотам. Неоднократно проложенные полотна и рельсы уходили в топь. Снова забивались сваи, насыпался камень и прокладывались рельсы. Так была построена Северная железная дорога, впоследствии переданная в казну, то есть в государственное управление.

Чем дальше поезд уходил на Север, тем заметнее менялся пейзаж за окном: болота, непроходимая тайга, сквозь которую виднелись небольшие речки и ручейки, редкие станции и полустанки.

Зелёное море нарядных деревьев и кустарников сменилось на серый ряд тонких берёзок с ещё нераскрывшимися почками вдоль железнодорожного полотна, за которым стояла тёмная масса хвойного леса. Кое-где можно ещё было увидеть нерастаявший снег. Начиналась северная тайга, а потом и тундра, куда весна ещё только добиралась, осматривалась, но полную власть свою ещё не использовала, хотя дни стояли солнечные и тёплые.

Мне повезло с попутчиками: два офицера с Плесецкого космодрома рассказывали об изменениях, происходящих в армии и непосредственно на их космодроме.

Плесецкий космодром – самый северный в мире полигон для пуска космических ракет, расположенный в 180 км от Архангельска. Космодром ныне переживает финансовое и техническое возрождение. Мои попутчики рассказали, что служить в армии, а тем более в Плесецке, стало гораздо комфортнее, учитывая повышение заработной платы для офицерского состава и стопроцентное обеспечение благоустроенным жильём. Один из собеседников поведал даже, что он отказался от перевода в центральную часть России с тем, чтобы остаться на службе в Плесецке. «Край этот суровый, но я здесь родился, вырос, теперь на воинской службе. Здесь мои

родители и семья, знакомые места, рыбалка, охота и хорошая работа. Бывал я в регионах с тёплым климатом, но отсюда уезжать никуда не хочу. Да и нужен я здесь».

На станции Плесецкая офицеры попрощались со мной и вышли из вагона, а я стал готовиться к встрече с Архангельском. За окном увидел несколько горельников, вид которых оставлял удручающее впечатление. После лесных пожаров здесь, по-видимому, никаких работ по уборке и использованию горелых деревьев не производилось. В стране ежегодно сотни тысяч гектаров леса подвергается лесным пожарам. Марий Эл, где я прожил всю сознательную жизнь, – не исключение, но у нас на горельниках оперативно производят соответствующие работы, причём лес, пострадавший от пожаров, передаётся предпринимателям для использования без оплаты. И уже через пару-тройку лет на месте выгоревшего лесного массива можно увидеть новые насаждения – это заслуга работников лесного хозяйства республики.

Утром наш поезд прибыл в Архангельск. Сергей с сыном Павлом, который был у нас в этот и последующие дни моего пребывания в поморской столице в качестве водителя, встретили меня тепло и радостно, и мы поехали в сторону Соломбалы, где они проживали. Ехали мы по центральным улицам Архангельска, и я с удовольствием смотрел из окна машины на новый для меня город, о котором так много читал и слышал. Под подробные комментарии Сергея об улицах, зданиях и памятниках города мы скоро были в квартире Алешинцевых, где я привёл себя в порядок после занимательного, но утомительного пребывания в поезде.

Затем мы поехали в Малые Корелы – так называется место на выезде из города, где расположен этнографический музей под открытым небом. Здесь расположились строения, привезённые из различных поморских сёл и деревень. Деревянные церкви и часовни, избы в несколько секций, сделанные без единого гвоздя, приобретённые у владельцев в архангельских деревнях, были разобраны на брёвна и перевезены в Малые Корелы. Вновь собранные и поставленные здесь они радуют и удивляют горожан и туристов.

Окна в домах поморов располагаются гораздо выше, чем это принято в Ярославской, Костромской, Вологодской и других областях северных и средних широт. Этому есть свое резонное объяснение. Кроме сильных морозов зима приносит в край поморов невероятное количество снега, который засыпает дома по самые окна и его не убирают – это даёт возможность более надёжно сохранять тепло. Деревенские жители на протяжении веков очищали снег только от входной двери в жилое помещение и в хозяйственные пристройки, в скотный двор, где находилась домашняя скотина: коровы, лошади, овцы. Дома у поморов, как правило, из нескольких помещений, сделанные из строевого леса, причём сам дом, хлев, дровяник находятся под одной крышей. Над хлевом всегда был ещё один этаж, где складировалось сено, туда вёл специальный въезд или, как его называли, «взвоз» из бревенчатого настила, по которому на лошадях,

запряжённых в сани, доставлялось сено. Когда требовалось кормить скотину, хозяева через специальное отверстие сбрасывали сено вниз на оборудованный деревянный приёмник, как бы обеденный стол для крупного домашнего скота, его называли «ясли».

В этот день в Малых Корелах проводился детский фестиваль поморского творчества. На празднике музыки, песни и танцев собралось 65 детских коллективов области, это около тысячи участников. Вся этнографическая деревня была заполнена участниками фестиваля, одетыми в русские национальные одежды, гостями и многочисленными зрителями, которые стояли около сценических площадок, прогуливались возле домов, церквей и часовен или сидели в тени на скамеечках. Осмотрев всё, что было возможно, пообщавшись с участниками фестиваля и купив в сувенирной лавке берестяной оберег (ободок для волос на голове), мы покидали этот чудесный праздник русского духа, который свято сохраняется в поморском крае и который не нужно искать в глубине души местных жителей – он весь на виду, в гостеприимстве и доброжелательности, независимости и упорстве, неторопливости и чувстве единения с природой и обществом.

Я не зря сказал о независимости поморов и жителей других северных областей нашей страны. У крестьян и поморов, населявших эти края веками, была нелёгкая жизнь: надо было трудиться от рассвета до заката, чтобы в далеко не благоприятных климатических условиях, в местах сплошной тайги получать урожай достаточный, чтобы прокормить многочисленную семью. Не менее трудно давался улов рыбы с лодок и небольших карбасов. С другой стороны, в этих краях, включая Вологодскую и Костромскую области, никогда не было нашествий монголо-татар, этого великого бедствия Руси, здесь никогда не было крепостного права, отсутствовало помещичье землевладение. Свободные трудолюбивые люди всегда доброжелательно встречали путников и пришельцев, не ожидая от них зла. И даже Гражданская война, голодные тридцатые годы, коллективизация, политика государства в части «неперспективных» деревень в шестидесятые годы прошлого века и развал сельского хозяйства в девяностые не смогли коренным образом изменить душу и философию русского северного крестьянина и помора, сложившиеся во глубине веков. Здесь живут не просто исконно русские люди с христианской верой, а носители русской национальной идеи. Не надо писать многочисленные трактаты о её поиске и, рисуясь, срывать голос на телепередачах. Приезжайте, смотрите, разговаривайте – и всё поймёте.

Многочисленные встречи в этой поездке ещё раз подтвердили моё убеждение в этом важном вопросе. Тысячелетие ушло на укрепление единства русского народа, но при всём при этом, каждый город, каждое село оставались строго индивидуальными и неповторимыми. Не зря в ходу у поморов поговорка «Что ни город – то норы, что ни двор – то обычай».

Вечером мы с Сергеем пошли прогуляться по Соломбале. Этот остров – неотъемлемая часть Архангельска, но он имеет не менее древнюю историю, чем сам Архангельск. Впервые Соломбала упоминается в списке Двинских

земель, составленном после победы московской рати над новгородцами в битве у Шиленьги в 1471 году. Архангельск же основан по указу Ивана Грозного в 1584 году вблизи Михайло-Архангельского монастыря (отсюда название города). С конца 80-х годов XVI века Архангельск (Новые Холмогоры) становится столпом русской внешней торговли, приносящим до 60 процентов доходов государственной казны.

Рост торговли сопровождался развитием города. Его центром стал порт. К концу XVII века и в последующем столетии город рос вдоль Северной Двины. Таким сложился Архангельск к эпохе Петра I.

Интерес Петра Великого к единственному в то время русскому морскому порту возник одновременно с замыслом о строительстве флота. 18 сентября 1693 года Пётр I собственноручно заложил здесь торговый морской корабль «Святой Павел», а в свой следующий приезд, 20 мая 1694 года, подрубил опоры уже построенного корабля и спустил его на воду. За полтора века здесь было построено около 700 больших и малых судов.

Однако начиная с 1713 года, царь своими указами начал стеснять торговлю через Архангельск, фактически жертвуя его интересами в пользу нового балтийского порта – Санкт-Петербурга. В Архангельск он разрешил ввозить только такое количество товаров, которое было необходимо «для прокорма населения». В 1718 году Пётр I издал указ, запрещающий экспорт хлеба и импорт большей части заграничных товаров через Архангельск. Число кораблей, приходивших в Архангельск, резко сократилось. Если в 1715 году в порт пришло 230 судов, то в 1724-м – всего 19.

И хотя во времена правления Екатерины I, Елизаветы Петровны, Петра III и Екатерины II ограничений на внешнюю торговлю через Архангельск уже не было, город не смог вернуть себе статус главного порта России, но оставался крупным кораблестроительным центром.

В конце XIX – начале XX века Архангельск превратился в крупнейший лесопромышленный и лесоэкспортный центр страны. Город также служил важной базой для освоения Арктики и налаживания судоходства по Северному морскому пути. От причалов порта отправлялись многие полярные исследовательские экспедиции, в том числе В. Я. Чичагова, Ф. П. Литке, В. А. Русанова, П. К. Пахтусова, Г. Я. Седова. В 1915 году при управлении Архангельского торгового порта было открыто ледокольное бюро, в составе которого было 13 ледоколов и ледокольных судов, положивших начало ледокольной флотилии. Эти суда в зимнюю навигацию обеспечивали проводку судов от горла Белого моря в Архангельск.

С разговорами об истории Архангельска и его нынешней судьбе мы гуляли по берегу речки Соломбалки, затем шли вдоль речки Кузнечихи. На острове Соломбала сохранилось много частных домов. Местами рядом с

ними лежали опрокинутые вверх дном лодки. Было видно, что многие из них давно уже не использовались.

Вечером я сидел перед телевизором и смотрел местные вечерние новости. Один из сюжетов мне запомнился: крупным планом на экране был продемонстрирован небольшой пассажирский теплоход речного класса «Балхаш», совершающий регулярные рейсы по Северной Двине вот уже 70 лет. Телеведущая уточнила, что это самый старый эксплуатируемый теплоход в стране, а, возможно, и в мире. Я ещё не подозревал, что вскоре увижу его воочию.

На следующее утро мы поехали в центр города, осмотрели Воскресенский проспект или, как его называют сами горожане, улицу Рябиновую. Неформальное название получено из-за большого количества растущих вдоль проспекта рябин. Ближе к обеду мы приехали на причал, чтобы на каком-либо рейсовом теплоходе совершить небольшое путешествие по Северной Двине. На набережной центральное место занимало большое классическое здание, у самой крыши которого была видна надпись крупными буквами: «Пассажирский речной порт». Мы зашли туда посмотреть расписание, выбрать подходящий маршрут и купить билеты. Но, к нашему удивлению, всё здание было переоборудовано в торговый центр, видимо, только вывеску не удосужились сменить новые владельцы. Поскольку шопинг не входил в наши планы, мы покинули торговые залы. На улице я спросил продавщиц, которые непринуждённо болтали с сигаретами в руках: «А где же пассажирский причал?» – «Идите по набережной – увидите». Мы нашли то, что нам было нужно, но это привело меня в некоторое замешательство: три дебаркадера на расстоянии 150-200 метров друг от друга и будка на берегу, на которой размещено расписание теплоходов. Сам берег, который по определению должен быть причалом, укреплен со стороны реки деревянными столбами и брёвнами, которые обветшали от времени и воды, всё это выглядело очень печально. Рядом стройка: возводится новый храм Михаила Архангела, и за деревянным забором видны складированные стройматериалы.

Мы не успели толком изучить расписание, как наше внимание привлёк шум приближающегося теплохода. К моему удивлению, это был «Балхаш», раритетное судно, претендующее на место в Книге рекордов Гиннеса. «Замечательно! Вот на нём мы и поплывем», – услышал я голос Сергея. «Только не это! – воскликнул я. – Давай подождём что-нибудь другое». Меня совсем не радовала перспектива путешествия на столь древнем теплоходе, который помнил времена, когда его двигатель был ещё газогенераторным. Но принимающая сторона была непреклонна. Меня спасло лишь то обстоятельство, что «Балхаш» отправлялся в рейс только через час. Мы благополучно взошли на борт другого, уже современного теплохода, и я, успокоенный и довольный, взирал на удаляющийся город с верхней палубы,

обдуваемой ветром и мелкой освежающей россыпью воды. С упоением я смотрел на речную гладь великой реки и на острова, что повсеместно встречаются, если плывешь по Северной Двине. В дельте этой северной реки располагается около 300 больших и малых островов, имеющих странные и одновременно остроумные названия: Долгое, Пустошь, Хвосты, Свинец, Пустой двор, Ластокурья и т.д.

Мы причалили у Кегострова. На острове поразило большое количество барачных строений, построенных ещё в 1950-1960-е годы, когда здесь было организовано крупное лесоперерабатывающее предприятие, а также было развито морское рыболовство. Всё это в прошлом, а сейчас оставшиеся без работы люди просто выживают и доживают в старых домах барачного типа. Конечно, молодёжь и люди среднего возраста уехали, но перебраться на постоянное место жительства в другой регион могут далеко не все. Кстати, это проблема не только отдельного посёлка, но и всего Архангельска. Барачных строений здесь не просто много – их несметное количество. Это целые улицы и районы города, построенные во времена промышленного послевоенного подъёма, когда лесоперерабатывающая и рыбная отрасли требовали десятки тысяч новых рабочих рук. Двухэтажные деревянные бараки с печным отоплением и без удобств были построены в основном как временное жильё и давно выполнили своё предназначение, но сносить их в массовом порядке и предоставить людям другое, благоустроенное жильё нет финансовой возможности ни в бюджете города, ни в бюджете области. Когда-то Архангельская область считалась «всесоюзной лесопилкой». Заготовка леса, сплав его и переработка приносили доход региону и хорошие заработки населению. Здесь постоянно требовались трактористы, вальщики леса, сплавщики и другие работники. С началом 90-х годов всё изменилось: леспромхозы и лесокombинаты или перешли в частную собственность или были ликвидированы через банкротство, которое было символом страны в то время. Новые владельцы предприятий «сняли сливки» от хищнической заготовки леса в мутные 90-е годы, а когда возникла необходимость дальнейшего производства, для чего надо было углубляться в тайгу, соответственно строить дороги и необходимые коммуникации, многие хозяева предпочли распродать имеющееся оборудование и технику и вовсе уехать из мест, что дали им возможность столь быстрого обогащения, а тысячи и тысячи людей, работавших в лесной отрасли, остались без работы и продолжают жить в типовых, сложенных из бруса бараках.

На обратном пути я сделал несколько снимков Архангельска и Соломбалы со стороны реки. Наш комфортабельный теплоход благополучно причалил к совсем некомфортному причалу, и мы отправились дальше на автобусе. К слову сказать, автобусное сообщение в Архангельске заслуживает бесспорной похвалы. Здесь нет маршруток в нашем понимании, но их роль выполняют небольшие автобусы, которые курсируют с завидной

регулярностью, позволяющей пассажирам не стоять в томительном ожидании на остановках. Когда-то в городе функционировал трамвайный и троллейбусный транспорт, но сейчас их полностью и довольно успешно заменили вездесущие автобусы с бесчисленным количеством маршрутов.

Вечером того же дня я поехал на железнодорожный вокзал, где по предварительной договоренности должен был встретиться с тётёй Нилой (родная сестра моей мамы), двоюродной сестрой Ириной, её мужем Александром и внуком Кириллом. Все они проживают в городе Кола Мурманской области, но на летние месяцы поехали в Архангельскую область, где в отдалённом районе, в деревне, недалеко от посёлка Березник построили дом. Деревня, куда они направлялись, – родина родителей Александра. Зов предков – только так можно охарактеризовать желание построить дом в таком далёком районе. Не испугало ни отсутствие хороших дорог, ни расстояние. Решили и построили. Из Мурманска до Архангельска поездом, далее на автомашине, до предела загруженной вещами.

Мурманск – близкий для меня город, и я с радостью встретился с моими родственниками, прибывшими из Заполярья. У русских людей очень чётко прослеживается тяга к родным местам. Мы преодолеваем большие расстояния – даже по меркам нашей страны, не считаясь со временем и неудобствами, лишь бы снова прикоснуться к той земле, где прошло детство, где похоронены родители, деды и прадеды и где сама природная аура возвращает тебя в мир малой родины, без любви к которой не может быть любви к Родине как стране.

Третий день моего пребывания в столице Поморья был посвящён делам литературным и непосредственному знакомству с Белым морем. К десяти утра мы отправились в редакцию литературно-художественного журнала «Двина», где состоялась встреча с редактором этого ежеквартального издания Михаилом Поповым и другими писателями. Оказалось, что у журнала «Двина» и журнала «Литера», который издаётся в Марий Эл, похожие, если не сказать, одинаковые проблемы, что меня как члена редакционной коллегии особенно заинтересовало. Содержательная беседа позволила привезти в Йошкар-Олу несколько идей, контур которых вырисовался в разговоре с Михаилом Поповым и его коллегами. Но говорили не только о литературе, а в первую очередь, о России, о развитии северных регионов, патриотизме и молодёжи.

Литературное сообщество Архангельска может гордиться не только известными на всю Россию – в прошлом и настоящем – фамилиями писателей, у него постоянные крепкие связи с писательскими организациями других регионов: Москвы, Мурманска, Ярославля. Меня особенно впечатлили традиционные творческие связи с вологодскими писателями. Да

и как иначе, если такие авторы как Николай Рубцов, Александр Яшин, Ольга Фокина справедливо считаются как вологодскими, так и архангельскими писателями и поэтами, поскольку их жизнь связана с обоими регионами. Точнее – это писатели Русского Севера, писатели России.

Сам журнал «Двина», можно сказать, является зеркалом словесности Русского Севера. В нём представлены национальные классики – уроженцы Поморья: Борис Шергин, Степан Писахов, Фёдор Абрамов, Алексей Чапыгин. Среди авторов журнала – практически все известные писатели и литераторы Архангельской писательской организации. Круг авторов широк и разнообразен и не ограничивается представителями Поморья – здесь печатаются писатели со всего Северо-Запада России, Москвы, Санкт-Петербурга и других регионов.

Листая подборку журнала за два последних года, любезно подаренную мне Михаилом Константиновичем, я был приятно удивлён спектром тем и проблем, поднимаемых журналом. Это не только литература в обычном понимании этого слова. Здесь регулярно печатаются публицистические, исследовательские, исторические материалы, очерки о прошлом и статьи о современных проблемах общества. Причём Михаилу Попову, который допускает на страницах журнала альтернативные суждения и взгляды авторов, что поддерживает постоянный интерес читателя к журналу, удалось решить непростую задачу – выдерживать основной курс патриотического и гражданского направления издания.

После обеда, на автомашине, водителем которой привычно был Павел (рядом с ним сидела его жена Наташа – разработчик маршрута на этот день), мы отправились к Белому морю. Это был апогей моей поездки в Архангельск, ради которого всё и было затеяно. По ровной дороге мы быстро одолели 35 км и оказались в Северодвинске – городе, который является центром атомного судостроения России. Город изначально строился как градообразующий для судостроительных заводов, расположенных в дельте Северной Двины, в наиболее защищённом месте, благодаря узкой горловине Белого моря. Сейчас на верфях Северодвинска строятся и ремонтируются атомные и дизельные подлодки. Один их вид вызывает чувство гордости за наш военный флот. Но посмотреть нам удалось только издалека, близко подъехать мы не смогли – не положено. Северодвинск – это современный ухоженный город. Мой придирчивый взгляд не нашёл ничего, в чём можно было бы упрекнуть северодвинцев – всюду порядок и чистота.

Порадовавшись за Северодвинск и за весь флот нашей страны, мы поехали дальше – к морю, куда проезд уже был абсолютно свободен. День был солнечным, небо светилось необыкновенной северной голубизной, стоящие вдоль дороги сосны были не очень высокими, но крепкими и ветвистыми. Это был не корабельный лес, который отличается высотой сосен

и отсутствием сучьев в нижней и средней части деревьев, а настоящий сосновый бор, как будто предназначенный для того, чтобы люди здесь наслаждались чистотой воздуха и первозданностью природы. Мы оставили машину на импровизированной стоянке и пошли пешком. Море открылось как-то сразу, внезапно, и своей широтой и лучезарностью сразу покорило меня. В этот день оно как будто оправдывало своё название больше светлой, чем синей или голубой бирюзовостью, с лёгкой расплывчатой дымкой, уплывающей к горизонту. В чистом мелком песке, образующем природный пляж, ноги утопали в самом настоящем смысле слова; я снял ботинки и, радостный, пошёл к самому берегу, где совсем невысокие волны накатывались на белый песок, оставляя за собой шлейф из маленьких камушек и ракушек. Я шёл, широко распахнув руки, словно хотел обнять это необъятное, пьянящее море в солнечных лучах заканчивающегося дня.

«Здравствуй, море мечты моей! Как долго я шёл к тебе!» Загнув штанины джинсов и закатав рукава у рубашки, я шагнул в воду, которая совсем не была холодной, а скорее прохладно-обволакивающей, щемяще-приятной, ласкающей меня с истинным поморским гостеприимством.

Слева были видны очертания домов Северодвинска, а спереди и справа бесконечная, безудержная и манящая гладь Белого моря. Море, затем берег с тёплым песком и через 100-150 метров стена соснового бора с широкими причудливыми стволами сосен и такими же крепкими ветками, – всё это не создавало иллюзию гармоничного сочетания элементов природы, а было самой гармонией, которой я безудержно и открыто наслаждался и восхищался.

Восхищаться можно не только настоящим Белого моря, но и его историей. До 17 века море называлось Студёное, Соловецкое, Северное, Спокойное, Белый залив. В скандинавской мифологии оно было известно под названиями «Гандвик» и «Залив змей» из-за изогнутой береговой линии.

Насыщенная эмоциями наша группа вернулась в Архангельск. После доброго ужина я пожелал Сергею набраться терпения ещё на два дня, которые я проведу в его обществе. Эти дни были посвящены встречам с интересными людьми и дальнейшему знакомству с городом. Я уже упоминал об открытости и душевности потомков северных поморов, которые позволяют себе вести беседы и разговоры легко и непринуждённо. А когда собеседник является очевидцем каких-либо важных событий, то это не просто интересно, в этом случае ты осознаешь, что один человек – это целый мир со своей судьбой и предназначением.

Одна из таких встреч состоялась с бывшим капитаном дальнего плавания, участником Великой Отечественной войны, Копытовым Юрием Петровичем, который юнгой, в 14 лет, принимал участие в Северных конвоях. Тема Северных конвоев мне близка, так как мой отец, Подольский

Анатолий Александрович, был непосредственным участником тех событий и сопровождал на кораблях охранения американские и английские суда, шедшие с военной и гуманитарной помощью в Мурманск и Архангельск. Юрий Петрович хорошо помнит события тех лет и свято чтит память о совместных с союзниками походах в северные порты нашей страны. Походы эти носили иногда трагический характер: в пучинах северных морей погибло немало русских, английских и американских моряков. Но грузы, которые доставлялись Северными конвоями, были просто необходимы для успешного ведения боевых действий против Германии во Второй мировой войне.

Вся жизнь Юрия Петровича связана с морем: многие годы уже после окончания войны он плавал на торговых судах, в том числе и в качестве капитана. Сейчас ветеран войны и труда находится на заслуженном отдыхе, пишет мемуары и участвует в общественной жизни. Регулярно, в мае, он ездил в Лондон по приглашению английской стороны на праздничные мероприятия в честь Победы над фашистской Германией. На обеде, по случаю встречи участников Северных конвоев, всегда присутствовала королева Елизавета II со своим мужем. В нынешний май ветеран по состоянию здоровья не смог поехать на встречу с ветеранами, но он знает, что на этот раз королева Елизавета II не почтила своим присутствием участников встречи. Английские традиции, как правило, сохраняются даже не десятилетиями, а веками. Что такого, из ряда вон выходящего, должно было случиться, чтобы английское королевское семейство нарушило устоявшуюся традицию? Сообщений о болезни королевы не поступало, значит, вывод один: причина в оголтелой, агрессивной кампании, развязанной правящими кругами Запада и средствами массовой информации против России в связи с событиями на Украине. У ветеранов Северных конвоев с английской стороны позиция другая: с Россией надо дружить и как минимум находить компромисс. Это аксиома. Если политики не помнят истории, история не запомнит этих политиков.

Я пожелал Юрию Петровичу здоровья и попросил передать самые добрые пожелания его знакомым из Англии – ветеранам Северных конвоев.

В этот день состоялась ещё одна встреча с очень интересным человеком, директором и хранителем Архангельского литературного музея – Егоровым Борисом Михайловичем, который на протяжении более 20 лет собирает материалы для музея, устраивает экспозиции и сам выступает в качестве экскурсовода и консультанта. Кроме того, помогает в издании книг архангельским писателям и ведёт переписку с огромным количеством корреспондентов из разных стран.

Здесь я увидел книги с дарственными надписями, присланные в музей из своих личных библиотек Путиным В.В. и Медведевым Д.А. Приятной неожиданностью для меня было увидеть за стеклянным витражом книгу

А.С. Пушкина «Евгений Онегин» в переводе на марийский язык, переданную музеем главой Республики Марий Эл – Маркеловым Л.И. Борис Михайлович после долгой беседы и чаепития показал мне небольшую брошюру, присланную через Латиноамериканский отдел Министерства иностранных дел РФ из Южной Америки. Это был единственный экземпляр перевода одного из стихотворений А.С. Пушкина на язык племени бао-бао. На этом языке говорят местные индейцы, есть даже письменность, а вот теперь и перевод стихотворения великого Пушкина.

Борис Михайлович – это сгусток энергии, деловитости и вместе с тем бескорыстная, глубоко порядочная натура. «Вот намерен, – рассказывал он – в выходной день губернатор области Игорь Сергеевич Орлов заходил вместе с сыном. Пришёл как частное лицо, мы пили чай, беседовали». Губернатор, видимо, был наслышан о литературном музее и, как человек интеллигентный, не упустил возможности увидеть воочию экспозицию музея. «Вы хоть воспользовались случаем и что-то для музея попросили или хотя бы намекнули?» – не удержался я от естественного вопроса. «Нет, – был ответ бессменного хранителя уникального музея. – У власти все что-то просят. Мы же с губернатором просто беседовали. Ему было легко со мной, и я вёл себя непринуждённо. А если захочет, он сам, без подсказки поможет. В нашем деле – без души нельзя». И я понимал, что этот седой, с аккуратной бородкой человек, отдающий все силы и собственные сбережения на благородное, но не всегда благодарное дело – абсолютно искренен.

Музей занимает довольно просторное помещение старинного деревянного особняка на пешеходном проспекте Чумбарова-Лучинского и имеет несколько комнат, где расположены сотни различных экспонатов. Здесь собраны книги архангельских писателей и поэтов, редкие, уникальные экземпляры старинных книг, письма и рукописи известных писателей. Имеется экспозиция вещей, утвари и посуды из поморского быта. Борис Михайлович постоянно реализует какие-то проекты. В настоящее время он занят большой работой, связанной с изданиями произведений А.С. Пушкина. До поры до времени он просил не разглашать суть проекта, поэтому скажу только, что проект – уникален. Договорившись поддерживать контакты, мы расставались с Борисом Михайловичем уже единомышленниками и друзьями.

Четвёртый, последний день моего пребывания, не был днём разгрузочным, а скорее таким же интересным и насыщенным, как и предыдущие дни. С утра мы отправились гулять по городу и продолжить знакомство с достопримечательностями и памятниками. Каждый город имеет свои изюминки и особенки не только в архитектуре, но и среди памятников. Архангельск – не исключение. На набережной я фотографировался рядом с обелиском Петра I, **стелой Воинской славы** и памятником тюленю, который благодарные горожане поставили в память о трудных голодных годах войны,

когда многие архангельцы выжили только благодаря мясу и жиру этого полярного животного.

На проспекте Чумбарова-Лучинского я поздоровался со скульптурой Степана Писахова и по принятому обычаю потёр ладонью его блестящий от многочисленных прикосновений бронзовый нос. Затем я сфотографировался рядом с фигурой помора в шапке-ушанке, посидел на памятнике селёдке и постоял рядом с памятником поморке, ожидающей мужа.

О поморах, их жёнах и укладе семейной жизни шёл наш разговор с потомственным рыбаком-помором Алексеем Прохоровичем, с которым мы встретились в просторном, но очень приличном и уютном кафе. Всю жизнь его дед, отец и он сам ходили в море. Но о жизни моряков и рыбаков Алексей Прохорович говорил с печалью. В последние годы в рыболовной отрасли Севера многое идёт просто «наперекосяк». С удовольствием вкушая селёдку, поданную нам к пиву, и отпустив очередной комплимент качеству рыбы (а селёдка в самом деле была отменно свежей и необычайно вкусной) я сразу спросил: «А что именно наперекосяк?» – «Говорить можно долго и много, проблем не мало, но главное – это то, что суда, занимающиеся промыслом рыбы, не выгружают рыбу в порту Архангельска, а делают это в портах Норвегии. Там закупочные цены более высокие, а разгрузка рыбы занимает гораздо меньше времени, а ещё норвежцы оперативно делают необходимый ремонт на наших судах, что при сезонной работе рыбаков много значит. Вот и получается, что рыба выгружается в Норвегии, там перерабатывается, а затем продаётся в Россию по соответствующим ценам. Что-либо сделать с этим, наверное, можно, но скорее всего на федеральном уровне, потому как рынок определяет цену и место сбыта».

Сам Алексей Прохорович уже давно плавает на судах под флагами иностранных государств, а когда приглашений на работу нет, занимается на такси частным извозом, но дело это невыгодное, так как дороги в Архангельске оставляют желать лучшего, и его иномарка требует частого ремонта после поездок по разбитым улицам и переулкам.

Разговор плавно перешёл к культуре поморской кухни, и на мой вопрос: «Почему сёмга и селёдка здесь, в Архангельске, гораздо вкуснее, чем в средней полосе России?» Алексей ответил, что архангельцы традиционно разбираются в морских продуктах и готовят, как правило, свежую, а не размороженную рыбу. Что касается семейных ценностей, то мне было поведано, что издревле в поморских семьях было принято не возражать мужу, а послушаться его было большим проступком.

Традиционные семейные ценности – это основа архангельских ячеек общества в самом лучшем значении этой фразы. Верность, послушание жены и почитание мужа – вот столпы, на которых всегда держались архангельские семьи. Наглядным примером слов моего собеседника было какое-то

внутреннее единение приютившей меня на временный постой семьи Алешинцевых. Создавалось впечатление, что жена Сергея – Елена Геннадьевна, загодя знает, что будет говорить, а тем более делать её муж, а если он что-то делает не так, она очень мягко и деликатно поправит его, при общем впечатлении, что жена в семье лишь во всём соглашается с мужем. На самом деле хозяйка дома просто знает, как сохранить покой и доверительную атмосферу в семье.

В этот день у нас оставался ещё один визит: в школу ремёсел Владимира Бурчевского. К этому времени я уже посетил не одну сувенирную лавку в городе и имел представление о ремёслах и декоративно-прикладном творчестве поморского края, но то, что нам показали сотрудники школы ремёсел, превзошло все ожидания. В школе, в различных секциях, занимаются дети разных возрастов, они создают не просто поделки, а можно сказать, произведения искусства. Фигуры из дерева, вышитые узоры, картины из различных материалов, глиняные скульптуры и т.д. Ещё до посещения этого центра детских ремёсел, я уже знал, что в Архангельской области развиты в детской и юношеской среде хореография, различные музыкальные направления, бальные и спортивные танцы. Всё это в основном зиждется на энтузиазме конкретных педагогов и руководителей секций, которые сохранили традиционные направления внеклассной работы с детьми ещё с советских времен. Школа Владимира Бурчевского, безусловно, дополнила мои представления о развитии детского творчества в Архангельске, городе в котором я провёл четыре насыщенных дня.

Люди – вот главная ценность этого сурового, но гостеприимного края. Алмазные разработки, грандиозные судоверфи, космодром, запасы леса и рыбы – это основа экономики области. Пётр I, северные исследователи и первооткрыватели, Михаил Ломоносов, оккупация во время гражданской войны и Северные конвои в годы второй мировой – это история Поморья. Экономика и история создаются и вершатся людьми. А народ здешний воплотил в себе не только радушие и гостеприимство, мудрость и интеллект, но и умение вершить великие дела и радоваться жизни.

Рано утром следующего дня я отправлялся из Архангельска в обратный путь до Москвы и дальше – в родную Йошкар-Олу. На вокзале меня провожали Сергей и Павел – мои спутники в Архангельске.

Позади остались Белое море, Северная Двина и Соломбала, но впечатления, которые подарил мне этот чудесный северный край со всеми его гротесками и парадоксами, великолепием и неповторимостью, навсегда останутся в моей душе, как нечто родное и близкое, и в то же время далёкое и непознанное.

Архангельск - Йошкар-Ола 2014г.

