

**Б.В. Шергин**

**Повести и рассказы**

Москва  
Книга по Требованию

УДК 82-3  
ББК 84

**Б.В. Шергин**

Повести и рассказы / Б.В. Шергин – М.: Книга по Требованию, 2011. – 348 с.

**ISBN 978-5-458-04001-3**

В однотомнике широко представлено творчество замечательного советского писателя Б. В. Шергина (1893—1973). В книгу включены повести и рассказы, были, сказы и сказки, дневниковые записи писателя.

**ISBN 978-5-458-04001-3**

© Издание на русском языке, оформление, «YOYO Media», 2011  
© Издание на русском языке, оцифровка, «Книга по Требованию», 2011

Борис Шергин  
Повести и рассказы



## ОТ АВТОРА

### Запечатленная слава

Поморское сказание о Софии Новгородской начинается так: «По слову Великого Новгорода шли промышленные лодьи во все концы Студеного моря-океана. Лодьи Гостева сына Ивана ушли дальше всех. Иван оследил Нехоженный берег. Тут поставил крест, избу и амбар. Тут, кряду, и ход урочный морской...»

Устное слово и письменная память Севера свидетельствуют, что уже в XII-XV веках русские люди своим умом-разумом строили суда «сообразно натуре моря Ледовитого». На этих судах из Белого моря ходили на Новую Землю, на Грумант, в Скандинавию. Уже в XIII веке по берегам и островам Северного Ледовитого океана стояли русские опознавательные знаки – исполинские осьмиконечные кресты. Поперечины креста астрономически верно указывали направление стран света.

Новгородцы и дети их, архангельские поморы, науку мореплавания называли «морское знание», а судостроение обозначали словом «художество».

Еще во времена стародавние северорусские мореходцы стали закреплять свой опыт письменно. Надобно думать, уже в XVI столетии, если не раньше, распространялись среди архангельских поморов эти «уставы морские», «морские указы», «морские урядники» и «книги морского ходу». Это была литература стихийно-народная, самобытно-русская. С глубоким прискорбием надобно отметить, что невнимание, равнодушие, пренебрежение, при содействии всеистребляющего времени, сделали то, что от морской старинной литературы остались одни фрагменты и отдельные устные свидетельства. То, что рассыпано ворохами, приходится собирать крохами.

В этих «морских уставах», «указцах» обсказаны корабельные маршруты из Белого моря во все концы Студеного океана, на запад, в Скандинавию, и «во восток», к Новой Земле и Печоре.

Практическая часть этих манускриптов вполне соответствует печатным логциям нашего времени.

Древнесеверная рукописная логция не только зрительно преподносит береговые попутные приметы, но буквально оцупывает дно морское, с подводными коргами, поливными лудами, яграми.

Старорусские логции составлялись многоопытными людьми, которые «своими боками обтерли» описанные пути.

Путеводительную часть старопоморской логции сопровождали иногда «особые статьи» о природе ветров, о распорядке приливо-отливных течений, весьма сложных в Белом море, о том, как предугадать погоду по цвету морской воды, по оттенку неба, по движению и по форме облаков. Эти статьи дополняет «Пловущий ледяной указ, или Устав о разводьях и разделах, как суды ходити и кормщику казати». Здесь говорится о том, что опытный кормщик знает суточное время прохода меж льдов, ибо судоходные разводья во льдах регулярны, поскольку регулярна череда суточных морских приливов и отливов.

Архангельские поморы досконально изучили «мудреный обычай» своего моря. Вот записанные Н. И. Рождественской слова мезенского крестьянина Малыгина:

«В нашей местности (Койденский берег) разное течение воды у прилива и

отлива. Три часа идет в нашу сторону, на полунощник (северо-восток). Потом три часа идет в шелоник (юго-запад). Так ходит и прибывающая и убывающая вода. От берега в голомя, на Моржовец вода компасит: два часа идет под полунощник, потом под восток идет три часа, потом под юг около трех часов, потом под запад идет четыре часа.

Опытно знаем, по компасу сверено...

Хождение воды в ту или другую стороны, на убывь или на прибывь, и у Ке-довского берега бывает не круто и не тихо. В послонке вода идет кротко, а у Воронова Носа прилив и отлив ходит яро – волну разводит».

Подобное описание пульсации морских течений содержат и письменные памятники.

Другим видом северной народной литературы является письменное закрепление морских правовых обычаев. На основе уставных правил, корни которых уходят во времена новгородские, регламентируются не только практически-деловые, но и нравственно-моральные отношения мореходцев-промышленников и друг к другу и к обществу.

Эту древнюю юриспруденцию содержит, например, «Морской устав новоземельских промышленников».

Выдержки из другого подобного сборника, именуемого «Устьянский правилник», напечатаны в этой книге.

В рукописном сборнике XVIII столетия, вслед за статьями Никодима Сийского «О различных художествах», вписаны рассказы о кормщиках Иване Поряднике (Ряднике) и Маркеле Ушакове. Это как бы особый вид бытовой литературы Севера – своеобразная морская антология.

Церковный раскол, возникший в России во второй половине XVII века, был в значительной мере формой народного протеста против «сильных мира сего», против царского правительства. Вспомним сочувствие «староверия» Степану Разину и Емельяну Пугачеву.

На Севере в XVIII веке, в эпоху морального подчинения Западу, раскол носит черты своеобразного патриотизма.

В противовес мнению высшего общества, будто «русские всегда были во всем невежды», поморские писатели того времени прямо или косвенно старались напомнить о том, что у русского народа есть славное историческое прошлое.

Архангельские поморы-корабельщики, памятуя былую славу, обижались на Петра Первого за его увлечение голландцами и немцами.

Современник Петра поморский деятель Андрей Денисов, сказывая поздравление выгорецкому судостроителю Бенедикту, говорил:

«Полунощное море, от зачала мира безвестное и человеку непостижное, отцев наших отцы мужественно постигают и мрачность леденовидных стран светло изъясняют.

Чтобы то многоснискательное морское научное и многоиспытное умение не безпамятно явилось, оно сами те мореходцы художно в чертеж полагают и сказательным писанием укрепляют»<sup>1</sup>.

По поводу указа Петра Первого, повелевающего строить суда исключительно по голландскому образцу, архангельский мореходец Федор Вешняков в своей «Книге морского ходу» рассуждает: «Идущие к Архангельскому Городу иноземные суда весною уклоняются от встреч со льдами и стоят по месяцу и по

два в Еконской губе до совершенного освобождения Гирла от льдов. Пристрастная нерассудительность поставляет нам сии суда в непрекословный образец... Но грубой Кольской лодье и нестудированной раньшене некогда глядеть на сей стоячий артикул. Хотя дорога груба и торосовата, но, когда то за обычай, то и весьма сносно... Чаятельно тот новоманерный вид судов определен на воинской поход и превосходителен в морских баталиях. Но выстройка промышленного судна, в рассуждении шкелета или ребер, хребтины или кия, образована натурой моря ледовитого и сродством с берегом отмелым»,

В конце концов царский указ оказался бессильным перед... натурой моря ледовитого. Постройка лодей продолжалась до конца XIX столетия.

Поморяне это говорили не к тому, чтобы спорить да вздорить, но к тому, чтобы не обидно было жизнь строить.

Раскольник Ушаков и гонитель раскола холмогорский архиепископ Афанасий забывали распрю о вере, коль скоро дело касалось любезного им мореходства или судостроения.

Афанасий яростно не любил староверов; во времена знаменитого диспута о вере в Москве, в Грановитой палате, в 1673 году Афанасий Холмогорский, как гласит протокол: «Слупил с божественного старца Никиты портки и рясу». В свою очередь божественный старец выдрал у архиепископа полбороды.

Тем не менее, узнав о смерти Маркела Ушакова, Афанасий выразился так:

«Сей муж российскому мореходству был рожденный сын, а не наемный раб-ботник».

Холмогорский архиепископ Афанасий (годы его жизни – 1640-1702) принадлежит к числу старинных русских самобытных картографов. Морские карты, или, как их называли в старину, «морские чертежи», были интереснейшей отраслью древнерусского «морского знания».

Еще на заре XV века новгородец Иван Амосов «посиле счислил и сметил» свои морские походы и начертил «Обод», то есть контур, Белого моря.

К середине XVI века соловецкий монах Филипп Колычев «много ревность имый еже в чертеж сложити путь морской... Но и от мореходцев неутомленно истязаше о ходех корабельных... И те мореходцы ему свои походы сметывают. И он, Филипп, ту смету счислявал в чертеж».

В начале первой мировой войны в Соловецке автор этих строк калькировал «чертеж морской», по местному преданию, сделанный рукой Филиппа Колычева. В монастыре имелись архитектурные чертежи, план системы каналов, подписанные автором, игуменом Филиппом.

По свидетельству И. М. Сибирцева<sup>2</sup> почерк архитектурных и ирригационных чертежей совершенно тождествен с почерком пояснений к «морскому чертежу».

В XVIII веке художественными и тщательными «переводами» (копиями) с древних морских чертежей (преимущественно соловецкого происхождения) славилось Выгорецкое общежитие<sup>3</sup>. Ф. Вешняков замечает:

«Надлежит смотреть, чтобы девки (мастерицы) не пестрили полуночного круга корунами и лицами». То есть не украшали белых мест на карте орнаментальной живописью. Вешняков заботился об этом на тот случай, что заказчик может нанести на «белые» места опыт своего путешествия... Возникает недоумение: как же Петр из-за чужих деревьев своего русского лесу не видел?

Недоумение наше малое и худое. Петр был человек страстный и пристраст-

ный. Пристрастие его к голландскому «штилю» покрывает страстная и плодотворная его деятельность. Деятельная натура Петра Первого была сродни натуре архангельских поморов. Вот почему так любил Петра старовер Маркел Ушаков и таким рьяным сторонником петровских реформ был не любивший иноземцев холмогорский архиерей Афанасий.

Ум архангельского помора никогда не был косным и неподвижным. Автор «Малого Виноградца» характеризует «судостроительное художество» Ушакова так:

«Ушаково мастерство Маркелово было рассудительно и с любопытством, а не только по старым извычаям. Ушаковские суда заморские<sup>4</sup> обдуманы по чертежу...

...Ушаков был ученик нехудых учителей и не хотел уважить иноземным кораблям. Однако их рассматривал испытно, чая пользы своему любезному художеству».

Петр жаловался: «Я один тащу воз в гору, а миллионы под гору».

Не Маркелы Ушаковы и не Федоры Вешняковы тащили воз под гору. Дело Петрово исказили господа, залакированные под Европу, не помнящие родства, но задававшие тон.

Во второй половине XVIII века заявлять о том, что у русских существует своя морская культура, уже считалось конфузным.

Федор Вешняков приводит такой факт: «У допросу от коммерц-конторы: куда которые суда ходили, я и похвалился своеручным чертежом. Да и ушаковский объявил, Новоземельской. Господин Присутственный смолчал, а конторские опосле говорят: „Для приезду господина члена, ты бы постыдился карбасное-то художество казать. Соблюдал бы в сундуке“».

Упряганная в сундуке древняя и оригинальная картография русских поморов была забыта.

Самый стиль, самая внешность древних «морских чертежей» оскорбляли вкус помпадуров XVIII века. Все, что было сделано в русском народном стиле, определялось выражением: «в подлом вкусе».

Вот почему первым картографом побережий Северного Ледовитого океана стали считать голландца Ван-Клейна. Между тем Ван-Клейн издал свой атлас только около 1600 года и пользовался для своей работы поморскими чертежами. Там, где у Ван-Клейна не хватало русских данных, чертеж его фантастичен.

В конце XVIII века в Петербурге предпринято было печатание Карты Русского Севера. Петербургские картографы рабски скопировали неверную голландскую карту. Тупоумие дошло до того, что даже искажения русских названий целиком перенесены были на «русскую» карту. Вместо «Канин Нос» на «русской» карте XVIII века напечатано «Кандинес», вместо «Святой Нос» – «Свети Нес» и т.п.

Пренебрежение к многовековому опыту поморов было так велико, что «русский генерал» Ф. Литке (XIX век) предпочел блуждать у Новой Земли в поисках Маточкина пролива, нежели «оконфузить себя услугами мужиков», то есть поморов, досконально знавших Новую Землю.

В конце концов в сознании русского общества исчезло всякое представление о том, что на Севере существовала большая морская культура.

Ведь мало ли в матушке-России всяких промыслов? В Кимрах шьют сапоги,

в Вязме пекут пряники, иные лепят горшки, плетут лапти, ткнут рогожи. А поморы ловят рыбу. Что тут удивительного или особенного?

Древние документы, письменные свидетельства о северном мореходстве исчезали, терялись, утрачивались, оставались в неизвестности, потому что люди науки не спрашивали о них, не искали, не собирали их.

Старинные виды морской литературы уничтожались забвением и временем. Но сохранилась у помора как бы врожденная потребность или привычка записывать события, хотя бы личной жизни, которые казались достопамятными. Отсюда характерное для Севера явление: каждый «архангельский мужик» непременно носит с собой записную книжку.

Во второй половине прошлого столетия в Архангельске жил некто Шмидт. Дворовые постройки своего дома он превратил в своеобразный музей. Здесь сохранялись своеобразные «памяти», оставленные погибшими где-нибудь «на голодном острове» или в «в отnose морском» промышленниками.

Перед лицом неизбежной смерти промышленник вырезал ножом на бортовине судна или на дверях, на столешнице промысловой избы сведения о себе, о погибших товарищах. Здесь и деловитое завещание о долгах, «кому что дать и с кого что взять», здесь и отцовское благословение, и «последнее прости» жене.

Даты памятных досок доходили до середины XIX столетия.

В 1862 году мещанин посада Неноксы Афанасий Тячкин описывал историю гибели своего карбаса в обстановке, довольно неподходящей для литературной работы... Лихая непогода уже несколько дней носит по Белому морю опрокинутый вверх дном карбас. Большая часть людей утонула. Мещанин Тячкин, уцепясь ногами за киль, то погружаясь в ледяную воду, то всплывая, выцарапывает шилом на днище карбаса обстоятельное донесение о причинах гибели груза и людей. Конечно, при более человеческих обстоятельствах поморы пользовались пером и бумагой.

Всем, кто бывал на Западном Мурмане, напомним высеченную на большом камне малого островка изящную узорную надпись:

«Горевал Гришка Дудин. 1696 год».

Лодья Дудина отстаивалась здесь от шторма, и Дудин украсил пустынную морскую скалу изящной резьбой.

В Эрмитаже хранится кубок старинной холмогорской работы, вырезанный из мамонтовой кости. Резьба производит впечатление тончайшего кружева. По венцу кубка идет надпись: «На посмотрение будущим родам».

Эта любовь к достопамятности, это стремление увековечить явления живой жизни в большой мере свойственны были людям Севера. Не потому ли Северный край так долго являлся единственным хранителем русского национального эпоса?

Здесь приходится погоревать и позавидовать вот о чем: на Север с половины прошлого столетия стали приезжать специалисты по собиранию былин, специалисты по собиранию сказок и песен, специалисты по народному прикладному искусству.

В двадцатых годах Север объезжали командированные Институтом материальной культуры специалисты по собиранию и описанию оловянной посуды: кроме оловянных ложек и плошек, они не глядели ни на что!

Но, увы, никогда-никогда на Север не приезжали люди, которые настойчиво,

целеустремленно спрашивали бы, искали бы, собирали бы специально морскую письменность.

Никто никогда не внушал поморам, что все «морские уставцы», «урядники», «лоции» важны для науки и имеют историческое значение. Никто специально не записывал и устных преданий, устных рассказов о славных мореходцах, об именитых судостроителях.

А ведь жизнь не стоит на месте. Забывается не только все ветхое и бесполезное, но и то, что интересно для истории, для живой науки.

Я говорил о старинных видах северной морской литературы, об уставах, урядниках, указах, лоциях, сказаниях и т. п.

Может быть, позднейшим видом морской народной литературы Севера можно считать записные книжки поморов. Даже в начале века XX любой кормщик-шкипер, мурманский промышленник, корабельный мастер, пароходский служащий непременно имел при себе записную книгу, достаточно объемистую. Сюда заносились сведения, например, о вскрытии Северной Двины. Тут тщетные арифметические выкладки с целью сообразить, почему при расчете с хозяином он не только ничего не получил, а еще остался должен «три рубли».

В записных книжках, например, восьмидесятых годов общедоступность и дешевизна постройки деревянного парусного судна сравнивается с неприступною дороговизною постройки парохода.

Нередки в этих книжках описания штормов или «любопытных случаев», «морских встреч». Нередки записи преданий, связанных с тем или другим местом попутного берега.

У какого-нибудь старого мореходца таких записных книжек накоплялось немало. После его смерти они выносились на чердак или поступали в распоряжение ребят, которые заполняли своими каракулями свободные места.

Здесь было упомянуто, что историческая наука морской историей Севера специально не занималась, а наука географическая упоминала о северном мореходстве и судостроении вскользь, наряду с бесчисленными «местными» кустарными промыслами деревенской России. Но все же в силу какой-то интуиции в среде «морского сословия» «свеча не угасла». Сознание, что «морское преданье и морское писанье» для чего-то важны и кому-то нужны, теплилось в среде беломорских мещан и крестьян. В начале XX столетия в Архангельске еще немало было «домов», или семейств, хранивших память о славных мореходцах и судостроителях. Были в среде моряков, пароходских служащих, в среде судостроителей отдельные лица, любители морской старины, собиратели морских преданий.

Я, пишущий эти строки, родился в Архангельске, в семье «корабельного мастера первой статьи», и половину жизни провел в среде людей, прилежащих мореходству и судостроению.

Отец мой принадлежал к числу тех поморов, которые никогда не расставались с записной книжкой. Виденное и пережитое, слышанное и читанное отец умел пересказать так, что оно навсегда осталось в памяти у нас, его детей.

Отменной памятью, «морским знаньем» и умением рассказывать отличались и друзья отца, архангельские моряки и судостроители М. О. Лоушкин, П. О. Анкудинов, К. И. Второушин (по прозвищу Тектон), В. И. Гостев.

Кроме того что каждый из поименованных имел многолетний мореходный опыт, каждому из них сословие наше приписывало особый талант.

Пафнутия Анкудинова и в морских походах и на звериных промыслах знали как прекрасного сказочника и певца былин. Умел он также петь по-древнему, по древним «крюковым», знаменитым книгам<sup>5</sup>.

Виктор Шергин мастерски изготовлял модели морских судов. Был любитель механики. Любовь к слову сочеталась с любовью к художеству. Двери, ставни, столы, крышки сундуков в нашем доме расписаны его рукой. В живописи своей отец варьировал одну и ту же тему: корабли, обуреваемые морским волнением.

Корабельный мастер Василий Гостев сохранял в искусстве своем лучшие традиции северного судостроения. Конон Тектон говорил о Гостеве: «Я в его мериу не дошел». Знание Василия Гостева творчески унаследовал сын его. Этот Гостев-сын является в наши дни видным представителем деревянного судостроения.

В противоположность собратии своей, жившей интересами и бытом своего морского сословия, Максим Осипович Лоушкин был, так сказать, человеком светским. Имел чин «капитан дальнего плавания». Картинные рассказы Лоушкина о жарких странах больше всего интересовали его слушателей. Свое, северное, казалось нам будничным. Даже наезжавшие в Архангельск писатели требовали от Лоушкина рассказов о кругосветном плавании. С просьбой рассказать что-нибудь в этом роде обратился к Лоушкину и Новиков-Прибой.

– Когда я был в Марсели, – начал Лоушкин.

– Я тоже был в Марселе, – перебил его Новиков-Прибой.

– А были, дак вы и сказывайте, – отрезал Максим Осипович и замолчал.

В настоящей книге приведено несколько моих пересказов слышанного в свое время от М. Лоушкина о старинных северных мореходцах. К морской старине Лоушкин относился с большим интересом – чувствовал, что познания его в этой области важны и нужны.

У Лоушкина были своеручные чертежи переплава его по Ледовитому океану. Интересовался М. Лоушкин и старинными картографами. По поручению Лоушкина автор этих строк незадолго до первой мировой войны делал копии с Соловецких морских чертежей.

Уже в годы гражданской войны я брал у М. О. Лоушкина для прочтения и переписки «Устьянский правильник», выдержки из которого приводятся ниже.

В девяностых годах М. О. Лоушкин был капитаном морского судна, с которого архангельский губернатор Энгельгардт обозревал берега подведомственной ему губернии.

Увидев, что губернатор ведет путевые записки, капитан Лоушкин возблагодарил бога: «Наконец-то на жизненном пути встретился человек, не только влиятельный, связанный с Петербургом, но и ученый!» При всяком удобном случае дальновидный Максим Осипович начал внушать «его превосходительству» о древности северного мореходства.

Зимой Максим Осипович хвалился перед приятелями:

– Я себя не сконфузил. Энгельгардту неинтересно слушать о голых алипуттах Африки. Он сам это видел. А вот встретили мы у Терского берега лодью, и я говорю: «Обратите внимание, ваше превосходительство, на этот тип судна. Это праотцы российского флота». И начну ему сказывать от книг, от старых, что помню.

– А он что, губернатор? – осведомляются слушатели.

– Он на ус мотает. Вот увидите, друзья, и наше сказанье попадет в писанье.

В 1896 году вышла книга Энгельгардта «Северный край», посвященная его путешествию по Северу. Упомянул ли автор вдохновенного помора Лоушкина, вспомнил ли его сказания? Вспомнил и упомянул в двух словах:

«...наше судно вел М. Лоушкин, любитель поболтать».

– Знать, час наш не пробил, – вздохнули поморы.

Приблизительно в 1900-м году в Архангельск пришла весть из Норвегии, что послы Петербургского комитета помощи поморам обивают пороги у норвежских судостроителей. Просят сочинить проект промышленного парусного судна, по которому могли бы учиться русские судостроители-поморы.

Слухи оказались верными. Уполномоченный комитета Брейтфус привез норвежские чертежи в Архангельск. На собрании поморы задали Брейтфусу ряд вопросов:

– Зачем было ходить на поклон к варягам? Разве на севере России нет своих опытных судостроителей?

– Заказывая иностранцам проект промыслового судна, имел ли комитет понятие, что таковому судну не должно чуждаться льдов, ни бояться заходить в отмельный берег?

Эти принципиальные вопросы поставлены были плеядой М. Лоушкина, и они остались без ответа.

Зато Брейтфус говорил о том, что и «ваш великий земляк Ломоносов ездил учиться в Германию. И великий Петр учился кораблестроению у голландских мастеров».

– Вы, поморы, – говорил Брейтфус, – плаваете по памяти, по дедушкиным приметам, а на Западе уж за сотню лет существует морская наука и морские книги...

Максим Лоушкин не стерпел, прервал оратора.

– Господин Брейтфус, – загремел старый помор, – а не будут ли наши морские книги постарше западных?!

С этими словами он выложил на стол древний рукописный морской устав.

Брейтфус был приятно удивлен, но, очевидно, все еще не пришел час, чтобы петербургская наука обратила внимание на свидетельство поморов, опросила бы их и занялась собиранием древних поморских документов.

Через несколько лет, когда в Петербурге готовились к печати лоции Мурманского моря, Белого моря, в Архангельск приезжал составитель лоций Арский (или его сотрудник). Секретарь Губернского статистического комитета Голубцов с энтузиазмом отыскивал для них по городу поморские рукописные лоции.

Некоторый отзвук о том, как использовала комиссия Арского материал Голубцова, отзвук невнятный и односторонний, привелось мне услышать уже после революции там же, на родине, на выставке, посвященной культуре Севера.

Среди пышно разрисованных книг выгорецкого письма XVIII века выделялись скромным своим видом «Книга морского ходу» Федора Вешнякова и «Лоция» Ивана Лодемского.

Из случайного разговора я узнал, что как раз из этих тетрадей были некогда сделаны выписки сотрудником Арского. Но в печатном издании первоисточники не названы.