

Протоиерей Андрей Алешин,
г. Кострома. Фото автора

*Господи! Если это Ты, повели мне
прийти к Тебе по воде. Он же сказал:
иди.*

Мф. 14: 28,29

«Благословение хотящим по водам ходить»

Боры не были долгими. По случаю мы приобрели в рассрочку «Прогресс-4» выпуска 1974 г. с 50-сильным инжекторным мотором «Suzuki» на транце. Лодку испытали в небольшом двухдневном походе до монастыря Св. Макария, что на р. Унжа (приток Волги). Преподобный Макарий был сам великим путешественником, несколько раз ходил к татарам в Орду и приводил оттуда десятки тысяч пленных. У его нетленных мощей мы и помолились, прося благословения на большой переход. Прикинули, сколько надо бензина, испытали рацию и получили некоторые практические навыки хождения по большим рекам.

День первый. Путешествие наше началось с большого молебна прямо на бонах гостеприимного водно-спортивного центра «Правый берег» в Костроме. Прочитав несколько коленопреклоненных молитв и подняв хоругви, 3 августа 2010 г. в 19 ч мы отправились в путь.

Перед путешествием провели основательную подготовку лодки: в специальное место уложили два приемника GPS, рацию, радиоприемник, установили эхолот, ходовые и топовые огни, сирену. Для непотопляемости в днище, борта и под транец положили герметично закрытые пластиковые пустые бутылки общим объемом около 200 л.

Установили дополнительный транец с небольшим четырехтактным мотором «Suzuki 2.5». К лобовому стеклу прикрепили икону и крест.

Кроме продуктов на все время путешествия на борт мы взяли инструменты для ремонта, огнетушитель, конец Александра, два якоря, цепи, концы, кранцы для шлюзования и швартовки, спальники и 160 л бензина в канистрах. После того как это все исчезло в утробе «Прогресса», мы прониклись большим уважением к создателям этой небольшой лодки.

Собирали нас, как это принято на Руси, всем миром. Был задействован практически весь персонал «Правого

В этом году жара и дым, который заполонил Центральную Россию, подвигли нас на совершение большого паломничества по монастырям и святыням Руси от Костромы до Санкт-Петербурга. Страдание русских людей и слезы многих погорельцев также призывали нас к усиленной молитве о них.



берега», за что спасибо всем ребятам и особенно их главе Андрею Бабанову, который, будучи опытным путешественником, не только помог ценными советами, но и понес значительные финансовые расходы, готовя нас в путь.

Первый день нашего путешествия оказался самым коротким по времени, но духовно очень насыщенным. По спокойным волнам Волги мы дошли до Ярославля на скорости 45 км/ч. Берега здесь достаточно обжитые. Вдоль судового хода – множество лодок с рыбаками, сурово смотрящими нам вслед и очень редко отвечающими на приветствие. Видимо, сложная жизнь в России последних лет наложила отпечаток на нрав наших земляков, сделав их угрюмыми. Дальше от Москвы на север люди радушнее.

Через пару часов хода, пройдя Ярославль, мы пристали к пристани Толгского Свято-Введенского женского монастыря. Монастырь, резко контрастируя с общественной пристанью, представлял собой маленький уголок рая. В главном храме обители находятся мощи великого святителя Игнатия Брянчанинова. Монахини, несмотря на поздний час, любезно подождали, пока мы приложились к этой святыне. Толгский женский монастырь один из богатейших и красивейших в России, и, когда матушки закончат восстановление обители и доберутся до причала, путешественники и яхтсмены получат современную и благоустроенную пристань-марину.

Учитывая опыт предыдущих плаваний, мы искали тихую заводь подальше от судового хода. Ночью суда, особенно пассажирские, идут полным ходом, и создается впечатление, что мимо у вас летит локомотив; при этом лодке приходится прыгать на кильватерной волне. Если же при этом она неправильно заякорена (кормой или бортом к судовому ходу), то лодку может выбросить на берег. С Божьей помощью уже ночью мы нашли тихую речку четырехметровой глубины с полуразрушенной церковью и мостиком в устье.

День второй. Теперь нам предстояла встреча с Рыбинкой, которую мы наивно намеревались пройти до обеда, пока не раздуло большую волну. Уже



на подходе к Рыбинску увидели огромную тучу, устрашающе рычащую громом и сверкающую молниями. С неба хлынул дождь. Все это несколько охладило наш пыл, и мы пристали к некогда живописному берегу Волги, ныне покалеченному одним из ураганов или смерчей, столь многочисленных этим летом в центре России, и после дождя продолжили свой путь.

Рыбинск в утреннем солнышке сверкал золотыми куполами многочисленных соборов и церквей. Воодушевленные таким зрелищем, мы лихо подскочили к Рыбинскому шлюзу. По рации попросили прошлюзовать нас, «привязав» к маленькому низкорботному сухогрузу, входившему в ворота. То, мы услышали в ответ, стыдно вспоминать до сих пор. Самым ласковым в этой тираде был совет «изучать правила шлюзования». Чтобы прервать поток оскорблений, пришлось объяснить, что мы – православные священники, идем молиться за горящую в огне матушку-Россию. После этого наступило глухое молчание и еще после двух-трех наших надоедливых запросов через пять (!) часов нас «любезно» пригласили на шлюзование. Получив в спину еще пару ругательств по рации, мы, как пробка из бутылки шампанского, выскочили из шлюза на просторы Рыбинского водохранилища. Так закончилось наше первое в жизни шлюзование, надолго породившее в нашей душе страх перед этими сооружениями и их «хозяевами».

Впоследствии, анализируя наш

«прокол» с первым шлюзом, слушая радиопереговоры капитанов с диспетчерами, поняли, что не смогли найти «нужный подход» к человеку, который почти произвольно устанавливает очередь кораблей на шлюзование. Конечно, капитаны больших «пароходов» могут постоять за себя и «показать хаму зубы», но большинство шкиперов малых плавсредств заискивают перед диспетчерами шлюзов, как подданные перед императорами династии Цинь.

После шлюза мы особенно остро почувствовали, что такое Богодарованная свобода, и на скорости 50 км/ч выскочили на судовую ход Рыбинского водохранилища. Увлеченные лихим прыганьем на попутной волне, не сразу и заметили, что берега исчезли из видимости. Сначала шли по бакенам, потом пропали и они. Через пару часов хода «вслепую» где-то в стороне увидели в бинокль бакены судового хода. Подошли к ним в надежде увидеть следующие – ничего подобного. Оба приемника GPS отказались работать, подтверждая дурную славу этого места (в Рыбинском водохранилище было затоплено множество храмов, монастырей и деревень).

Наконец, примерно через час мы в бинокль сквозь дымку различили силуэт сухогруза «Вита», прошлюзовавшегося за несколько часов до нас. Обрадовавшись живым людям в этом безбрежном море, мы быстренько догнали его. Ветер крепчал и к полудню разогнал волну высотой больше ме-

тра в центре Рыбинки. Поэтому была надежда пройти за большим судном, который, как пишут некоторые капитаны, сглаживает волны. Увы, эти надежды не оправдались – скорость «лидера» настолько мала, что приходится чередовать водоизмещающий и переходный режимы, работая газом, а это истинное мучение. Промаявшись так некоторое время, мы решили идти к левому обитаемому берегу.

После нескольких часов хода по китайскому компасу и борьбы со стихией, сотрясающей нашу лодку, как штурмовой таран крепостные ворота, на GPS показался берег. До этого все попытки уменьшить масштаб в обоих приемниках GPS приводили лишь к сбросу информации. Не помогла замена электронных карт на другие. Во всех других местах нашего путешествия такого ни разу не было. Ближе к берегу волны уменьшились, но появились бесчисленные топляки и подводные камни. Подняв двигатель, мы осторожно пошли к берегу.

С часик отдохнув, подкрепившись сухим пайком и размяв онемевшие руки, мы стали «резать» мысы в сторону Череповца. Одна из особенностей Рыбинки заключается в том, что можно отойти от берега на 5 км и напороться на топляк или камень. Поэтому напряжение не покидало нас до самых труб «Северстали».

В Череповец прибыли после семи вечера, проскочив на большой скорости мимо огнедышащего дракона «Северстали», лежащего прямо на берегу.

Первая же марина в городской черте под названием «Адмирал» оборудована современными бонами и имеет хорошую инфраструктуру. Но больше всего нас порадовало гостеприимство и радушие персонала. Нам сразу помогли пришвартоваться, напоили чаем в кают-компании и даже вызвали такси до городской гостиницы.

День третий. Наутро приветливый боцман Алексей, сам капитан парусной яхты, не только помог заправиться, но и подробно показал по атласу особенности фарватера вплоть до Вытегры, что на Онежском озере. Уже перед самым отходом подъехали два Сергея, проверили по нашей просьбе барахлящую трюмную помпу. Ее пришлось заменить на новую, что эти ребята сделали бесплатно, за что им особая благодарность. Не перевелись еще у нас на Руси добрые люди.

Мигом доскочив по хорошо обставленному фарватеру до Шексны, мы уперлись в шлюз под номером «семь». Имея горький опыт первого шлюзования, решили не торопиться. Прочитав все, какие вспомнили, молитвы, с опаской подошли к шлюзу. Каково же было наше удивление, когда на наш запрос сразу ответили, поставили в очередь и менее чем через час прошлюзовали. Все четко, спокойно, интеллигентно. Диспетчер сам вышел на мостик и дал полезные советы по швартовке. Слезы благодарности навернулись на наши глаза...

Шекснинское водохранилище, удивительное по своей красоте, встретило

нас хорошей погодой и небольшой рябью. Держаться здесь рекомендуется фарватера, так как кругом затопленный лес. Возле Топорни есть шлюз и вход в дореволюционную Мариинскую систему на Кирилло-Белозерский и Ферапонтов монастыри, затем через Кубенское озеро в реки Сухона и Северная Двина. По этим местам ходил на своем маленьком пароходе на малую родину Св. праведный Иоанн Кронштадтский. Живописные места, но нам туда не надо.

Наша цель – к вечеру дойти по Волго-Балтийскому каналу до Горицкого женского монастыря. Идем не спеша и впервые видим над собой вместо дыма голубое небо, а вечером, уже в Горицах, потрясающий по красоте закат солнца между маленьких зеленых островов.

Горицкий женский монастырь имеет свою пристань, правда, она не охраняется, но швартоваться удобно прямо у самых стен обители. Она знаменита тем, что здесь принимали постриг (иногда насильно) особы царского и княжеского происхождения. До революции это был процветающий многолюдный монастырь, обласканный царскими милостями, а сейчас немногочисленные сестры во главе с матушкой Евфалией, ведут скромное хозяйство, все делают своими руками, и, слава Богу, хватает самим и многочисленным паломникам. Особенно знаменит вкуснейший монастырский квас. На следующее утро, часов в пять, мы продолжили свой путь.

Толгский монастырь



Горицкий монастырь



День четвертый. Столь ранний выход был обусловлен тем, что нам предстояло пройти Белозерский канал с заправкой в Белозерске, р. Ковжу и по возможности шлюзы возле Вытегры, а их там шесть!

Белозерский канал – одно из замечательных и красивейших произведений гидростроительного искусства XVIII–XIX вв. Его рыли вручную несколько десятков лет, затем обкладывали камнем и сваями из лиственницы. Кстати, слухи о том, что он зарос, совершенно не оправдались. У входа в канал стоят серая гранитная стела и знаки, поэтому проскочить его в светлое время мудрено. Сразу после входа в него – разводной мост. На канале их несколько, но для таких маленьких лодочек, как наша, есть специальные проходы, так что снимать приходилось только топовый огонь.

Белозерск – очень маленький городок на берегу канала, в центре очень живописный. Здесь обязательно нужно было заправиться, потому что следующая заправка только в Вытегре, а это очень далеко. На заправку у нас ушло около двух часов, потому что найти АЗС с воды почти невозможно.

Но вот все мытарства позади, и мы опять летим по зеркальной глади канала со скоростью 50 км/ч. Изредка, сбавив скорость до предела, проезжаем промоины, куда с озера заходят волна и ветер. Надо сказать, что короткая злая волна Белого озера – неприятное зрелище, и мы еще раз благодарно

молимся об упокоении добрых душ строителей канала. Наконец спокойные воды канала заканчиваются, и мы выходим в озеро, под защиту берегов.

Быстро проходим красивую Ковжу, поражаясь дикости здешних мест: болотистые берега, ни села, ни жилья, ни храма. Прошли Анненский и Волков мосты. Последний не имел прохода для лодок, но в момент нашего появления его развели ради большого судна.

Отказавшись от отдыха и обеда, мы спешили к шестому шлюзу, а зря... Помимо регистрации «вживую» (во всех других шлюзах регистрировали по радиации) нас пришлось несколько раз просто перепускать очередь. С поистине монашеским смирением мы просидели на солнцепеке четыре с половиной часа (!) у ворот шлюза. Наконец, в плотных сумерках, нас прошлюзовали, окончательно разрушив наши надежды попасть в этот день в Вытегру и переночевать в гостинице. Пришлось уйти с судового хода, спрятавшись за одним из живописных островов, и переночевать на дне лодки.

День пятый. Около четвертого шлюза нам очень повезло – зашли в одну камеру с огромной яхтой «Азимут 80» под названием «Манав». «Прицепившись» к яхте, мы без задержек прошли с ней оставшиеся три шлюза за очень короткое время.

Быстренько заправившись в Вытегре и совершив небольшую водную экскурсию по ее протокам, мы ринулись в Онежский канал. Он намного

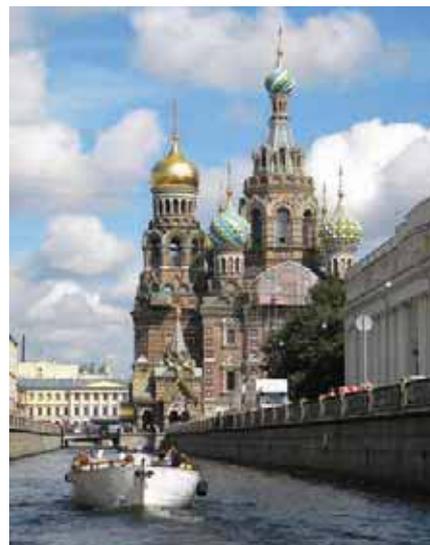
шире Белозерского и не так безлюден. Разводные мосты встречались два раза, но под ними сумели пробраться в специальные проходы. Более половины пути канал проходит среди озер, болот и рек. Иногда только внутреннее чутье или встречающиеся рыбаки могут показать верный путь. Вполне можно сбиться в боковую протоку или речку, коих там невидимое множество.

Ближе к Вознесению на косе стали появляться рыбацьи домики, снова туда-сюда небольшие лодки с питерскими номерами. Протиснувшись через последний мост, мы вышли в Сви́рскую губу. Быстро пройдя Верхнюю Свирь и огромный Ивинский разлив, мы уперлись в Верхне-Сви́рский шлюз. Незадолго до этого, во время нашего обеда и купания на одном из диких каменистых островов Свири мимо нас на огромной скорости пронеслась знаковая яхта «Манав». Она уже стояла на рейде, когда мы не спеша подошли к шлюзу.

Запросили шлюзование – тишина. Запросили еще – молчок. После третьего запроса и личного обращения к диспетчеру мы уже стали сомневаться в работоспособности нашей рации. Но выяснилось, что диспетчер просто игнорировал нас из-за малой величины.

Все обиды и досады компенсировала та теплота, с которой нас встретили на яхте. Капитан Артемий с женой и своей дружиной совершал паломничество на Валаам.. Нас напоили горячим чаем с бутербродами,

Монастырь Св. Александра Свирского



чувствовалось, как хозяевам приятно совершать добрые дела. Не успели мы его допить, как яхту пригласили на шлюзование. Просьбу капитана восьмидесятифутовой яхты прошлюзовать вместе с ней и нашу маленькую лодочку «Прогресс-4» оказалось трудно игнорировать

Попрощавшись с гостеприимной «Манавой» и ее экипажем, уже в ночной мгле мы продолжили путь к поселку «Свирьстрой», где нас ждали друзья. Скорость лодки по течению после плотины составила 53 км/ч. «Лошадка к дому быстрее бежит», поэтому уже через час мы были в объятиях своих сотоварищей, с которыми некогда проводили бурные студенческие годы. Беседы на долгие ночные часы не затягивали, тем более что наутро нам предстояло сухопутное паломничество в монастырь Св. преподобного Александра Свирского.

День шестой. Дважды за всю историю человечества открывался Бог в виде Святой Троицы телесному человеческому взору – в первый раз Св. Аврааму у Мамврийского дуба; второй раз – на русской земле Св. преподобному Александру Свирскому, который подвизался на севере Руси в конце XV–начале XVI вв. В указанном ему Богом месте основал монастырь и сподобился посещения Святой Троицы. Здесь находится сейчас часовня.

Сама обитель украшена множеством храмов и монастырских построек, а главной ее святыней явля-

ются нетленные мощи основателя. Радушный инок Феодор открыл нам раку с мощами. Преподобный Александр Свирский скончался 30 августа 1533 г., а его руки и ноги совершенно нетленны, теплы и мягки, будто он спит. Чудны дела твои, Господи!

К Нижне-Свирскому шлюзу подошли уже во второй половине дня. Благодаря предварительному звонку наших друзей, шлюзование прошло быстро и без проблем. До конца выжав ручку газа, мы ринулись к Ладоге. Несмотря на все наши старания, дым Центральной России накрыл нас здесь. Он ел глаза и ухудшал видимость, особенно во время сумерек.

Новоладожский канал очень красив. Чем ближе к Питеру, тем его берега более заселены. Деревни и дачи перемежаются тут друг с другом, а ближе к Шлиссельбургу на берегах вырастают настоящие дворцы с лужайками и своими причалами. Жаркая погода выгнала на берега сотни купающихся, и в районе Синявино пришлось буквально маневрировать между головами. Для подстраховки мы включили прожектор и сирену.

На самом канале великим препятствием для путешественника становятся разводные мосты. Не под всеми из них можно пройти даже на маленькой лодочке, поэтому три из них пришлось разводить, где за деньги, где уговорами, а где просто вручную специальными лебедками. Ближе к ночи подошли к Шлиссельбургу, и тут нам

крупно повезло. Мало того, что у входа в Неву мы увидели единственную за 1200 км заправку на воде «Аэро», но неподалеку и прекрасно оборудованную марину «Петровский причал», где всего за 100 рублей в сутки можно было отстояться. Низкий поклон неизвестным нам подвижникам водных инфраструктур.

День седьмой. Уже к обеду мы прибыли в Санкт-Петербург. Первая же слева марина «Апостольская пристань» оказалась при подворье Зеленецкого монастыря. Ее венчал бело-снежный храм иконы Божьей Матери «Всех скорбящих радости». Здесь же находится могила Блаженной Матроны Питерской, которая первой предсказала царской семье Николая II рождение наследника Алексея. Мы были у этой святыни впервые...

Радостью наполнились наши сердца – с Божьей помощью мы осуществили намеченное: посетили три монастыря, где ранее никогда не бывали, несколько храмов. Помолились о своих близких, родных и знакомых, привезли домой множество святынь. Была осуществлена и мечта детства – пройти по каналам и рекам Санкт-Петербурга на своем катере. Всего было пройдено 1270 км, истрачено на путешествие 12 тыс. руб., израсходовано более 300 л бензина. В числе потерь – якорь да испорченные от воды и жары некоторые продукты. Техника ни разу не подвела. Все живы, здоровы и счастливы! ■