

ФИЛОЛОГИЯ

О.В. Борисова

Из истории судостроения на Русском Севере (XV–XVII вв.)

УДК 81.27

Статья посвящена истории формирования судостроительной традиции на Русском Севере. Рассмотрены некоторые судовые слова, зафиксированные в памятниках деловой письменности Северной Руси XV–XVII вв.

Ключевые слова: судостроение, Русский Север, деревянное судно, среднерусский период, судовой термин.

O. V. Borisova

From the History of Shipbuilding in the North of Russia (XV–XVII centuries)

The article is devoted to the formation of shipbuilding traditions in the North of Russia. Some ship words fixed in business writing of Northern Russia XV–XVII centuries are considered.

Keywords: shipbuilding, the North of Russia, a wooden vessel, the Central Russian period, the ship-term.

Судостроение и судоходство относятся к старейшим видам человеческой деятельности. Еще в середине XIX в. П. Богословский отмечал: «Проследите терминологию морских и судовых слов, употребляемых нашими плавателями, вслушайтесь в этот язык, и вы найдете еще уцелевшие, свежие остатки старины. После этого можно быть убеждену, что наше судостроение и судоходство древни, как сама

Россия, что искусства эти не заимствованы от других, чуждых нам народов, но возникли сами собой из элементов нашей народной жизни» [8, с. 174–175]. Данное высказывание показывает, что уже в XIX веке проблема возникновения, формирования судостроения на Руси, особенностей судоходства привлекала внимание многих исследователей историков и этнографов.

В XIX в. к исследованию судоходства и судостроения обратились историки флота Н. Боголюбов, А. Висковатов, а также этнограф С.В. Максимов, который участвовал в «литературной экспедиции» 1856 г. по прибрежным районам Белого моря, Ледовитого океана и Печоры с целью изучения и описания народной жизни и который обобщил всё увиденное им в работе «Год на Севере». В начале XX столетия исследование было продолжено Н.П. Загоскиным в его фундаментальном труде «Водные пути и судовое дело в допетровской Руси», И.А. Шубиным в работе «Волга и волжское судоходство» и другими. В 40–60-е гг. XX в. появилось значительное количество работ, также посвященных изучению средств и путей сообщения, особенностям формирования судостроительной традиции на Русском Севере, условиям арктического плавания. В этот же период ряд исследователей обратился к рассмотрению истории судоходства на северных реках, появилась монография В.П. Кузнецова «Речные деревянные суда», которая была посвящена не только описанию судов разных водных бассейнов, но и изучению развития русского судна вообще.

В дальнейшем изучение судоходства и судостроения в истории и этнографии продолжалось. В последние годы оно осуществляется с опорой на археологические источники.

Как отмечают исследователи, развитие русского речного судостроения происходило самобытным путем, «причем в развитии его отражены как народное техническое творчество, так и общее состояние техники и производительных сил в различные периоды» [14, с. 3].

Развитие древнерусского судна шло по двум направлениям, что отразилось и в севернорусском кораблестроении: «В основе одного направления лежал тип «сплавного» судна с плоским днищем и отвесными бортами, способного двигаться только по течению реки. Возник этот тип из плота... От плота ведут начало древний грузовой струг, коломенка и позднейшие многочисленные барочные типы судов. В основе другого направления лежал тип судна с округленной

подводной частью, способного двигаться не только по течению, но и против течения реки» [14, с. 4]. Это так называемый лодочный тип, ведущий свое начало от лодки-однодеревки. Таким образом, суда по своему устройству делились на плоскодонные и килевые (т.е. с округлой подводной частью).

В письменных источниках Северной Руси XV–XVII вв. зафиксированы различные наименования плоскодонных судов: плотъ, плотецъ, плотишко, барка, барочка, барченка, поромъ, баржа, белозерка, коломенка, днище, днищечко, байдара, насадъ, подвозокъ, дощаникъ (дощеникъ), дощаничекъ, стругъ, павозокъ, шитикъ, вешнякъ.

Интересным представляется судовой термин *насадъ*. *Насадъ* – генуинный термин, первая фиксация которого в памятниках письменности относится к 1015 г. («Повесть временных лет»). Отмечается широкое его употребление начиная с XI в., большей частью в северной письменности [21, с. 573; 7, с. 370]. По мнению Б.Л. Богородского, слово *насадъ* восходит к дохристианскому периоду [7, с. 358, 365], является новгородским по происхождению: «Именно из Новгорода и его пределов разошлось оно по большим и малым рекам Киевского государства». Но в первую очередь термин стал известен на Русском Севере, который долгое время находился под влиянием Новгорода. Термин *насадъ* в среднерусский период обозначал ‘большое, грузовое, крытое сверху плоскодонное судно’: Да насадъ и з снастью, и съ парусомъ со всѣмъ, а въ немъ соли семьсотъ на Вологдѣ (Арх. Стр. I, 336. 1551 г. // Сл XI-XVII вв. X, с. 236); А Вологжане или Устюжане придутъ на Колмогоры в насадехъ или в дощаникъѣ или в каких судехъ нибуду, а оставятъ тѣ суды на зимовище... (Чаев. Двинская ... гр., с. 200. 1560 г.); С Вологды до Колмогор в дву насадѣхъ плавили немецкой товар (Кн. расх. Солов. м. 1593-94 гг. // РГАДА, ф. 1201, оп. 1, № 2, л. 11). Был известен термин и на Юге (форма *носадъ*), куда проник с северных территорий. Сохранившееся в XIX в. слово *насадъ* В. Даль фиксирует со значением ‘речное судно с набоями, с нашвами, с насадами, с поднятыми, наделанными бортами’ [Д II, с. 466]. Доски бортовой обшивки в пазах соединялись «вгладь» так, что их кромки плотно примыкали друг к другу, создавая гладкую поверхность бортов. Имели высоко поднятые нос и корму [21, с. 38]; при движении вверх насады пользовались «бечевою» [16, с. 104].

Для обозначения первых целиком дощатых судов служил генуинный термин *дощаникъ* [14, с. 217]. Как указал В.П. Бурнашев, различалось 9 видов дощаников в зависимости от места изготовления [Б I, с. 187–188]. Дощаники были «речными судами и использовались на перевозке грузов по Северной Двине, Онеге и другим рекам Поморья. Кроме того, они применялись при разгрузке в Архангельске иностранных кораблей» [16, с. 104–105]. Дощаникъ – ‘плоскодонное судно, построенное из досок и приспособленное для плавания по мелководным местам’ [12, с. 77]: А которой насадъ или дощаникъ или какое судно нибуди подоиметь больше // тысячи пудъ или меньше, и имъ имати пошлинь по тому же розчету (Чаев. Двинская ... грам., с. 200. 1560 г.); ... и тѢ хлѢбные запасы с Вологды отпустили мы на дву дощаниках вниз к Колмогорам и на низовой поплавке, на Двине, ... нашъ дощаникъ разбило (Челоб. С.-Прил. м. № 493. 1647 г. // ОСВ, VI, 142–143). Известен фонетический вариант дощеник: На казенное судно на дощеник нанят носик Гаврило дал ему денег пят рублей (Кн. прих.-расх. Ник.-Кор. м. 1631 г. // ГААО, ф. 191, оп. 1, т. 1, д. 152, л. 1 об.); ... и изъ лодей перекладывать в дощеники и въ малые судки (Жалов. гр. Кольск. Печен. м. 1675 г. // ДАИ VI, № 131, с. 386). Старорусский термин дощаникъ [Сл XI–XVII вв. IV, с. 348] в значении ‘плоскодонное речное судно’ был распространен в Сибири [Ц, с. 124; МЭС I, с. 237], куда проник «с первыми землепроходцами севернорусами» [21, с. 96]. Ареал бытования лексемы на Русском Севере в XVI–XVII вв. был широк: холмог., устюж., двин., арханг. [17, с. 97]. Лексема *дощаник* известна в современном русском языке в значении ‘плоскодонная лодка или небольшое речное плоскодонное судно’ [МАС I, с. 442]. В деривационном отношении она связана с составным наименованием дощаное судно (семантическая компрессия с одновременной суффиксацией).

Термины *насадъ* и *дощаникъ* образовались в рамках терминологии судового дела, их дефиниция соответствует обозначаемому понятию.

Существительное *дощаникъ* является опорным словом в ряде составных наименований (СН). В последних с помощью определений указывается на различные мотивировочные признаки.

1. *Место изготовления дощаника*. СН соловецкий дощаникъ служило обозначением ‘судна, изготовленного на Соловецких остро-

вах': И с теми кулями Терентей поплыл к Колмогорам на соловецком дощанике мая в 5 день (ТКУВ 1676–77 гг. // ТКМГ, III, с. 13).

2. *Принадлежность судна. Котлянский дощаникъ* – ‘дощаник, принадлежащий котляне’, т. е. промысловой артели [Сл XI–XVII вв. VII, с. 383], в арх. артели морских промышленников [Д II, с. 178]: Починивал сопец на котлянском дощанике (Кн. зап. сол. дох. Ник.-Кор. м. 1631 г. // ГААО, ф. 191, оп. 1, т. 1, д. 153, л. 24). В деривационном отношении лексема *котляна* связана с древнерусским словом *котель*.

3. *Назначение.* А с Вологды до Холмогоръ тЪ запасы везены были водяным путемъ на кладовом торговом дощанике (Кн. расх. Холмог. арх. д. № 108. 124. 1696 г. // Сл XI–XVII вв. VIII, с. 148). СН кладовый торговый дощаникъ указывает на разноплановые характеристики судна, выступает в значении ‘предназначенный для перевозки клади’ (Там же).

Для обозначения килевых судов на Русском Севере использовались однословные наименования завозня, карбась, карбасокъ, каюкъ, каючокъ, коч, кочикъ, лодеечка, лодейка, лодка (лотка), лодочка, лодчонка, лотченко, лодья, набойница, набойня, обласъ (вобласъ), сойма, соемка, челнь, шняка, что нашло отражение в деловой письменности Русского Севера XV–XVII вв.

Самым активным в данной группе является генуинный термин *лодка*, который использовался для обозначения ‘речного небольшого гребного судна’ [Сл XI–XVII вв. VIII, с. 271]. Как отметил В.П. Кузнецов, «характерная черта лодок (судов лодочного типа) состояла в том, что они предназначались для скорого хода как по течению, так и против течения, и даже в древние времена их строили не на один рейс, а на несколько навигаций. Свои особые названия лодки получили в зависимости от типа, назначения, района плавания и места постройки. В настоящее время лодками называют только мелкие суда» [14, с. 21–22].

Достаточно активным является и наименование *карбась* – ‘парусно-гребное промысловое и транспортное судно’. В среднерусский период оно было отмечено в беломорских, двинских, олонецких, сибирских говорах [12, с. 193; Ц, с. 182–183]. В специальных словарях отмечается, что карбас – ‘парусно-гребное промысловое и транспортное судно северных славян (поморов) XII–XIX вв.’ [МЭС I, с. 296]: ... а судно большое да два карбаса то чюдотворцам же... куплено (Кн. Со-

лов. вотч. креп. 1576 г. № 146 I, л. 68 об. // КДРС); Майя в 15 день Григорей ж Иванов приплыл с Вологды в карбасе, товару явил ... 5 заступов з железом (ТКУВ 1676–77 гг. // ТКМГ, III, с. 19); на морѣ удятъ рыбу троску и палтусъ въ карбасахъ (Цар. гр. Кольск. воев. 1666 г. // АИ IV, № 188, с. 359); Толко прежде надобно сходить къ воеводѣ да пропускную взять на наши корабли на наемные лодыи и карбасы (Дело по челоб. 1684 г. // ДАИ XI, № 59, с. 177). Важные сведения об этом судне содержатся в словаре В.П. Бурнашева: «Суда эти преимущественно употребляются в Сибири и в бассейне Двины; они служат для плавания по рекам, но отчасти отваживаются и в Белое море, и даже в Ледовитый океан... Суда эти с острыми концами» [Б I, с. 268].

В XVII в. карбас становится известным и на Балтике, что связано с активным плаванием в Стокгольм русских людей из Новгорода, Тихвина, Олонца, «а также (но в меньшей мере) из Ладоги и некоторых крупных торговых селений на берегах Ладожского и Онежского озер» [22, с. 150]. И.П. Шаскольский отмечает, что «карбас, применявшийся в XVII в. на Балтике, соответствует только одному из нескольких типов карбасов, использовавшихся в XVI–XIX вв. в северном, поморском мореходстве, – большому морскому карбасу, предназначавшемуся для далеких морских плаваний» [22, с. 151].

Первые фиксации старорусского термина *карбась* в значении ‘гребное парусное судно’ относятся ко второй половине XVI в. [Сл XI–XVII вв. VII, с. 76]. Как отметила Е.П. Андреева, «единичные случаи употребления карбась в памятниках Центра, как правило, связаны с описанием северных или иноземных судов». В письменности Кирилло-Белозерского монастыря XVI–XVII вв. термин отмечен как ‘рыболовное судно’ [1, с. 87–88]. Лексема *карбась* является заимствованием из финно-угорских языков (ср.: вепс. *karbaz*, фин. *karvas* [Ф II, с. 195; 23, с. 191]). Она сохранилась во многих севернорусских говорах в значении ‘большая высокобортная лодка или гребное судно с парусом, предназначенные для перевозки грузов’ [СРНГ XIII, с. 79–80]. В современных беломорских и карельских, архангельских говорах, говорах Мурманской области употребляется в различных значениях: ‘гребная лодка 4–5 м длиною’ и ‘парусная лодка 7–8 м’ (*повсеместно*) [12, с. 193], ‘большая поморская лодка, предназначенная для перевозки грузов, ловли рыбы и морских зверей’ и ‘любая большая

лодка' [СРГК II, с. 238]. В русских говорах Низовой Печоры служит обозначением для 'большой рыбацкой лодки с плоским дном и крытым верхом' [СРГНП I, с. 303]. Локальный характер употребления этого термина подчеркнут в дефиниции Малого академического словаря: карбас – 'грузовое гребное или небольшое парусное судно на Белом море и реках, в него впадающих' [МАС II, с. 32].

Термин *карбасъ* является стержневым словом в составе ряда терминологических наименований, где зависимый компонент мог указывать на различные мотивировочные признаки.

1. *Особенности строения.* Для обозначения 'судна с двумя веслами по каждому борту' бытовало СН карбасъ двоевесельной: Купил карбас новои двоевесельной (Кн. прих. Ник.-Кор. м. 1631 г. // ГААО, ф. 191, оп. 1, т. 1, д. 147, л. 33 об.); Купил карбас двоевесельной дал ·s· алтын (Кн. прих. Ник.-Кор. м. 1631 г. // Там же, л. 26 об.). В состав определения входит собирательное числительное двое. В поморских говорах бытуют формы двухвесельный карбас, одновесельный карбас, трехвесельный карбас – 'карбас, на каждом борту которого по два (одному, три) весла' [СРНГ XIII, с. 79–80].

Для наименования 'судна с двойными набивными бортами' существовало СН карбасъ двоенабойница: Отведено... трои сани березовые карбас двоенабойница ((Отв. Бирич. с.) Арх. Он. 1687 г. // Сл XI–XVII вв. IV, с. 186). Лексический конкретизатор двоенабойница – суффиксальное образование от двоенабойный – 'имеющий двойные набивные борта' (Там же). В документах Севера отмечено терминологическое сочетание карбасъ четверонабойный – 'судно с четырьмя набоями по каждому борту': У Томилки Баженова купил в службу карбасъ четверонабойный (Кн. прих.-расх. Макаров. д. Арх. Он.-Крест. м. 1661 г. // КДРС). Карбас с определенным количеством набоев обозначался также устойчивыми сочетаниями карбасъ о пяти набоях, карбасъ о семи набояхъ: Он сшил карбас большой о пяти набоях (Кн. прих.-расх. Кор. с. Арх. Он.-Крест. м. 1687 г. // КДРС); У ивашка вавилина куплень к новоземскому промыслу карбасъ о семи набоях, а в нем девят упругъ (Кн. расх. Холмог. арх. д. № 107, л. 130 об. 1694–95 гг. // КДРС). В мангазейских памятниках XVII – первой половины XVIII вв. отмечено СН карбасъ набойный в значении 'карбас с наращенными с помощью набоев бортами' [Ц, с. 183].

В Сл XI–XVII вв. фиксируется терминологическое сочетание *карбась крытый* в значении ‘карбас для перевозки грузов, нуждающихся в защите’: Плыл мимо Новинскую заставу на карбасе крытом ... Федот Флоров Катин с товарищи с ними ржы по смете восемь четвертей (А. Холмог. там. избы, № 208. 1673 г. // Сл XI–XVII вв. VII, с. 76). СН *карбась шнякъ* обозначало, видимо, ‘карбас, переделанный из шняки’ (Ср.: лодейной карбас – ‘переделанный из ладьи’ [II, с. 63]): Куплен на Мурманское для рыбного промысла карабась шнякъ (Кн. прих.-расх. Ант.-Сийск. м. 1659–62 гг. // РГАДА, ф. 1196, оп. 1, № 1, л. 37 об.).

2. *Виды рыболовной снасти*. Карбась неводной – ‘судно, приспособленное для ловли неводом’: Сътей морских 150 сажень и съ тятивами съ матицею да и карбас неводной (Дан. К.-Бел. м. 1568 г. // Ник., с. 114). В среднерусский период лексема невод имела значение ‘большая рыболовная сеть’ [12, с. 82]. Словарь русских народных говоров отмечает употребление вариативного СН *корбас-неводчик* в значении ‘судно, удобное для лова неводом’ в Колым., Якут. говорах [СРНГ XIII, с. 79–80].

Конкретизатор гарва (харва), финно-угорский по происхождению [1, с. 105; 23, с. 191], в значении ‘ставная сеть для ловли крупной рыбы’ [Сл XI–XVII вв. IV, с. 11] определил общее значение СН *карбась гаровой* (харовой): Дал варзуженин Клементей Ивановъ карбас гаровой держанъ 12 гаровъ новых, 8 гаров держанных (Ант. Вкл. 36. 1576–1694 гг.); Взялъ вкладу в Варзуги старецъ Епифанъ у Афанасья Калинина полдвора изба со всѣми хороми... карбас харовой (Ант. Вкл. 41. 1576–1694 гг.).

Карбась поездной – ‘длинная узкая лодка при ловле семги плавным неводом’: Ивашко из Варзуги... дал вкладу в монастырь... три карбаса поездных (Кн. прих. Корел. м. № 941, 11. 1575 г. // Сл XI–XVII вв. VII, с. 76); [купил] два карбаса поездных дал рубль (Кн. Унск. Ус. Ник.-Кор. м. 1697 г. // ГААО, ф. 191, оп. 1, т. 1, д. 77, л. 27 об.); Куплен карбас поездной дано 15 алтын ((Кн. прих.-расх. мон. казн.) Арх. Он. 1666 г. // Сл XI–XVII вв. XVI, с. 89). Термин *поездъ*, конкретизирующий значение стержневого слова, – старорусский, обозначает ‘короткий невод от 25 до 40 м в длину и от 4 до 8 м в глубину’ [12, с. 84], ‘сеть особого устройства, которую тянут за собой две идущие рядом лодки’ [Сл XI–XVII вв. XVI, с. 88]. В указанном значе-

нии СН карбас поездной употребляется в Арх. Помор. говорах [СРНГ XIII, с. 79–80]. В том же значении в документах Соловецкого монастыря зафиксировано СН карбась поездница: Куплен карбас поездница дано дватцать пять алтынъ (Кн. прих.-расх. Солов. м. Там. сл. 1694-97 гг. // РГАДА, ф. 1201, оп. 5, № 732, л. 39 об.).

3. *Назначение.* Для обозначения ‘судна, относящегося к извозу, предназначенного для перевозки грузов по воде’ бытовало терминологическое сочетание карбась извозной: Он ж<е> [Елизарко] забирал у дощаника мур<ь>и и извозной карбась вызнял с Двины рЪки изо льду (Кн. прих.-расх. Холмог. арх. д. № 103, 120 об. 1687 г. // Сл XI–XVII вв. III, с. 204); И в тот тонной промысль отпущены на извозномъ карбасЪ домовые люди (Кн. расх. Холмог. арх. д. № 107, 142. 1695 г. // Сл XI–XVII вв. VI, с. 127).

Составное наименование тонной карбась обозначало, возможно, ‘рыболовное судно’: Даль вкладомъ половину всякой снасти лодейной да торосное судно тонной карбас со всею снастью (В. и корм. кн. К.-Бел. м. 1618 г. // АГПБ, ф. 351, № 78/1317, л. 190). И.А. Елизаровский указывает: *тоня* – «участок водного пространства, где ловят рыбу неводом или другой сетью. Признак тони – большая глубина, где удобно погрузить сеть до дна» [12, с. 87]. В словаре В. Даля отмечается, что слово *тоня*, от которого образовано прилагательное *тонной*, имеет значение ‘ватага, рыбалка (сев.); один залов, одна закидка, одна тяга невода’ [Д IV, с. 415–416].

4. *Способ движения.* СН карбась подбечевой обозначало ‘судно, перемещаемое при помощи бечевы’: Делали в кЪхты карбас подбечевой (Кн. прих.-расх. Ник.-Кор. м. 1632 г. // ГААО, ф. 191, оп. 1, т. 1, д. 156, л. 28).

5. *Место изготовления.* СН карбась корельской бытовало в значении ‘судно, построенное в Карелии’: Шубу дал десят алтын карбас корельской дал семь гривен (Кн. расх. Корел. м. № 935, л. 25. 1551–59 гг. // КДРС).

Большинство плоскодонных судов были непрочными, выдерживали всего один рейс, после чего обычно разбирались и продавались на дрова. Однако суда именно такого типа могли беспрепятственно ходить по речному мелководью, которое становилось серьезным препятствием для движения в летний период судов с округлой подводной частью. Килевые суда строились более прочными и выдерживали не-

сколько навигаций. По сравнению с плоскодонными судами они были легкими и небольшими по размеру, что позволяло без труда преодолевать пороги и волоки. При передвижении судов всех типов часто применялось дополнительное оборудование: «Чаще всего судно передвигалось с помощью бечевы, которую тянули по берегу бурлаки (реже – лошади), шестов, весел, способом подачи (подтягивание по канату, закрепленному впереди судна на якоре – ‘завозом’» [13, с. 51].

В.П. Кузнецов выделил пять этапов в истории развития русского речного деревянного судна: 1) древний период, который соответствует феодальному строю Древней Руси; 2) период, который соответствует феодально-крепостному праву; 3) период, соответствующий эпохе крепостного права со времен Петра I до появления судов с механическим двигателем; 4) период активного использования самоходных судов с механическим двигателем и т.д.; 5) «советский период» [14, с. 5–6].

Период образования русского централизованного государства (II этап в истории развития русского речного деревянного судна) характеризуется появлением дощатых судов, характерными чертами которых были следующие. Набор больших сплавных судов в этот период обрабатывался частично либо оставался совсем неотесанным; широко употреблялись ‘порубни’ – бревна, расколотые вдоль; части судна соединялись как на гибких связях, так и на деревянных гвоздях (нагелях); металл в качестве крепежа применялся в виде скоб, главным образом для скрепления пазов обшивки судна; водонепроницаемость судна обеспечивалась мочалом, травой и мхом [14, с. 5].

По данным историков, судостроение на Русском Севере интенсивно развивалось в течение столетий, что позволяет говорить о сложившейся там к XV–XVII вв. высокой морской культуры [2, с. 10]. В работах многих исследователей отмечено, что с XI до XVIII вв. на территории Русского Севера взаимодействовали три этнические группы (дорусское финно-угорское население Севера, новгородский и верхневолжский потоки колонизации), которые и определили как специфику состава населения в целом, так и характер ремесел и промыслов [5, с. 5–29; 11, с. 29–47].

Главной причиной, обусловившей бурное развитие судового дела в среднерусский период, было развитие экономики. XV–XVII вв. –

это время объединения русских земель, активного развития как внутренней, так и внешней торговли. Речные пути играли главную роль в развитии рынков. На Севере одно из основных торговых направлений шло на Устюг Великий и Холмогоры к Белому морю. Именно с ним связано возросшее значение Русского Севера в XVI в., когда было прорублено «окно в Европу» и заморские суда стали заходить в устье Северной Двины. В XVI–XVII столетиях в заграничной беломорской торговле через Архангельский порт участвовало свыше 70 русских городов [9, с. 12].

Многие исследователи, в частности Б.Л. Богородский, отождествляют русское судостроение с речным [7, с. 12], а между тем северное судостроение никогда не было только речным. Многие суда строились также для выхода в море или были приспособлены для речного и морского плавания (коч, лодья, дощаник, шняк и др.). Как отметил С.В. Михайлов, к XV–XVI вв. на севере Европейской России сложились все виды современного мореплавания: а) малый каботаж (плавание вдоль побережий и к островам Ледовитого океана); б) заграничное плавание (плавание к берегам Норвегии) и большой каботаж (плавание в Мангазею) [20, с. 105]. В этом состоит одно из основных отличий северного кораблестроения от судостроения других территорий. Безусловно, суровые природные условия, короткий срок навигации и т.д. наложили отпечаток на конструкции северных судов, их оснащение и вооружение. В отличие от речных судов, состав морских судов, выходящих в Белое море, оставался неизменным, поскольку только суда местной постройки были приспособлены к условиям северного моря.

В этом отношении выделяется такое судно, как *коч* – небольшое палубное морское судно, размером чуть меньше лодьи: «Приспособленный для ледового плавания коч имел яйцеобразную форму корпуса, благодаря чему при сжатии льдов он «выжимался» на поверхность... Считалось, что этим судам не было равных по удобству преодоления волоков и плаванию на мелководных участках» [19, с. 44]. Некоторые исследователи относят северные кочи к плоскодонным судам [16, с. 104; МЭС I, с. 349], однако, по мнению К. Бадигина, следует различать морские кочи и речные кочи: «На речные суда в качестве шпангоутов шли кокоры – древесные стволы с корнями; в этом случае днище всегда получалось плоское, а борта прямостенные ба-

рочного типа. В Поморье морские суда с древних времен строились с лекальными, сложными обводами корпуса и поэтому шпангоуты (опруги) состояли из нескольких частей и каждая пара отличалась от другой» [2, с. 191].

Судовой термин *коч* зафиксирован в словаре Р. Джемса (1618–1619 гг.): *кочи* – «небольшие морские суда, на которых они ходят из Архангельска в Мангазею через многие озера и реки, причем местами они волокут эти суды по суше» [СлРД, с. 147]: В том кочи кладено упруговъ в тринатцати мѣстах да два коряника в носу, да копыги в коргу да десетеры курицы (Кн. расх. Холмог. арх. д. № 108, 48 об. 1696 г. // Сл XI–XVII вв. VII, с. 299); Отпускъ домового старого коча на звериной моржовой промысль (Кн. расх. Холмог. арх. д. № 107, 132 об. 1695 г. // КДРС). По мнению Н. Боголюбова, система постройки кочей, как и само слово, были занесены на Север новгородскими переселенцами [8, с. 480]. И.А. Елизаровский прослеживает путь коча: «Тип судна, приспособленный для дальнего плавания, например, по маршруту: Холмогоры – Пинега – Кулой – устье Печоры. Соловецк. верфь – XVII в.» [12, с. 77]. Слово «коч» было известно и в Сибири, но в другом значении – ‘речное плоскодонное палубное судно с парусом и веслами, по величине – больше морского коча’ [Ц, с. 204]. В словаре русских народных говоров указывается, что коч – это ‘ладья, на которой в старину плавали по Печоре, в Обскую губу для торговли с Мангазеей’ [СРНГ XV, с. 122]. Вариант коча – северновеликорусский, известен в современных сибирских, архангельских говорах. В обоих указанных ранее значениях ‘палубное мореходное парусное судно’ и ‘речное плоскодонное палубное судно с парусом и веслами’ слово *коч* известно в современных Турух., Краснояр. говорах [Там же]. Образование лексемы не установлено [Ф II, с. 356]. По предположению историков, название судна связано с его важнейшим конструктивным приспособлением – второй ледовой обшивкой, расположенной в районе ватерлинии: «Как удалось установить, название этого судна происходит от понятия «коца», которое закрепилось в Новгородской земле за любой ледовой защитой, в том числе саней, лыж и судов» [4, с. 116].

Техника изготовления судов также отличалась своеобразием. Для Русского Севера характерно шитье – ‘способ соединения досок вицей’ (например: Он сшил карбас большой о пяти набоях (Кн. прих.-

расх. Кор. с. Арх. Он.-Крест. м. 1687 г. // КДРС)): «Наши древние судостроители знали, в каких местах нужно скрепить корпус корабля железом и где лучше сшивать деревом. Преимущество обшивки, прикреплённой вицей к шпангоутам и по стыкам досок, состояло прежде всего в том, что она была более водонепроницаема, чем скреплённая железными гвоздями. При плавании во льдах корпус судна расшатывался, и в местах, где были гвозди, водотечность увеличивалась. При деревянном креплении корпус получал дополнительную упругость: вица, разбухая, почти совсем не пропускала воду. Пришитые особым способом к шпангоутам доски обшивки держались очень крепко: шитье делалось впопых, на корпусе судна вица была незаметна» [2, с. 199]. Как считает П.Ю. Сорокин, соединение досок с помощью «вицы» (молодых тонких ветвей и корней) – влияние местной финской судостроительной традиции [20, с. 90]. Именно этот способ постройки лежит в основе изготовления такого судна, как шитик. Длина шитика – небольшого морского или речного парусно-гребного судна, с навесом в средней части – достигала 11 м, а ширина – 4 м... Шитики имели один парус и поднимали до 16 т. Использовались шитики как для речного, так и для морского плавания. Способность шитиков «расшиваться» облегчала их перенос через волоки и другие береговые препятствия, что являлось их существенным преимуществом перед другими судами того времени [16, с. 104]. По мнению И. А. Шубина, шитики впервые появились на Севере [24, с. 231].

Судовое дело в XV–XVII вв. было тесным образом связано с деятельностью жителей деревень, расположенных по берегам таких рек, как Северная Двина, Сухона, Вага, Онега, Юг, Луза, Печора, Вычегда и др. Именно жители деревень в первую очередь занимались постройкой судов. Изготовление каждого типа судна требовало определенных знаний и умений, поэтому различались дощаничные, кочевые, лодейные, лодочные, насадные и другие мастера. Крупными судостроителями являлись на Севере монастыри, например, Соловецкий, Кольский Печенгский. Соловецкий монастырь уже в 1584 г. основал свою верфь, где строились морские суда, по преимуществу лодьи [16, с. 106]. Речные же суда монастырь строил в Вологде [Там же]. Печенгский монастырь также в основном строил морские суда: «В XVI веке Печенгский монастырь вел обширную торговлю (главным образом рыбой и солью), и в Печенге строились морские суда» [10, с. 12].

С приходом к власти Петра I усилилось влияние государства на развитие судового дела на Севере. Государству требовалось большое количество современных судов, поэтому в конце XVII в. (1693–1694) «на берегах Северной Двины, по воле Петра I, возникли специальные судовой верфи – Соломбальская в Архангельске и Баженинская в Вавчуге (в 83 километрах от Архангельска). В 1694 г. в водах Белого моря впервые появился русский купеческий флаг, а в 1701 г. Соломбальская судовой верфь спустила уже шесть казенных кораблей для «заморской» торговли» [16, с. 106].

Значение судостроительного дела на Русском Севере трудно переоценить. Оно оказало значительное влияние на развитие таких ремесел, как железоделательное, канатное, торговое и другие. Тесным образом оно было связано с морским зверобойным и рыболовецким промыслами.

Крупными центрами железоделательного ремесла являлись Белоозеро, Устюжна, Холмогоры, Великий Устюг, Вологда, где выделялись судовые скобы, гвозди тяжные и тесовые, веретена железные, якоря, напарьи судовые, крюки к сопцам и др., например: ...язь, Ивань, съ Устюга ...отпустиль на Устюжескихъ подводахъ, да и судовые запасы, скобы и гвозди, на Верхотурье ...(АИ II, 335. 1610 г. // КДРС). «Жезлоделательное ремесло особенно было развито в Холмогорах, являвшихся важнейшим речным портом на Двинском пути и игравших до построения Архангельска роль морской гавани. Здесь образовался крупный узел речного и морского транспорта, и это обстоятельство вызвало развитие судостроения и как одну из существенных отраслей этого ремесла – производство железных частей судов» [3, с. 68]. Город Вологда также являлся крупным речным портом, в котором не только строились корабли, но и изготавливались различные железные детали для судов. В Новгороде, Вологде, Холмогорах и других городах изготавливались веревки, канаты на судовые снасти [18, с. 127].

Освоение сибирских территорий, установление с их населением торговых и экономических отношений обусловило появление постоянных водных эксплуатируемых путей сообщения из Поморья и Печоры в Мангазею и другие населенные пункты Сибири. В.Ю. Визе приводит интересные сведения о числе кочей, плававших из Поморья в Мангазею: 1601 г. – четыре кочи (сорок человек), 1602 г. – четыре

кочи, 1610 г. – шестнадцать кочей (сто шестьдесят человек), 1611 г. – кочи не дошли до Обской губы и вернулись, 1612 г. – шестнадцать кочей, 1613 г. – семнадцать кочей [10, с. 42]. В освоении Сибири участвовали выходцы из разных территорий, например, «морем в Мангазею плавали архангельские поморы, мезенцы, пустозеры и устьцилемы» [15]. Типы севернорусских судов, их вооружение, оснастка, таким образом, становятся известными на сибирских реках. Сходство природных условий, миграция жителей северных территорий в Сибирь способствовали широкому распространению там севернорусского судостроительного опыта.

В заключение отметим, что в современных русских говорах сохранились многие судовые наименования, активно употребляемые на Русском Севере с давних времен. Так, в русских говорах Низовой Печоры употребительны, например, такие слова, как колода, опруг (упруг), набой, порубень, обозначающие некоторые основные детали, составляющие корпус судна. Данный факт, полагаем, свидетельствует о том, что изменения, коснувшиеся морского судостроения, почти не отразились на речном деревянном судостроении. Технология изготовления деревянных речных судов осталась практически неизменной, что подтверждается материалом современных диалектных словарей.

1. Андреева Е. П. Взаимодействие славянской и финно-угорской лексики в системе рыболовецкой терминологии Белозерья (на материале местных письменных памятников XVI–XVII вв. и современных говоров) // Эволюция лексической системы севернорусских говоров. Вологда: ВГПИ, 1984. С. 84–94.
2. Бадигин К. С. По студеным морям (Очерки по истории ледовых плаваний русских поморов). М.: География, 1956. 424 с.
3. Бахрушин С. В. Очерки по истории ремесла, торговли городов Русского централизованного государства XVI–XVII вв. // Бахрушин С. В. Научные труды. М.: Изд-во АН СССР, 1952. Т.1. С. 25–75.
4. Белов М. И., Овсянников О. В., Старков В. Ф. Мангазея. Мангазейский морской ход. Л.: Гидрометеиздат, 1980. С. 108–130.

5. Бернштам Т. А. Роль верхневолжской колонизации в освоении Русского Севера (IX–XV вв.) // Фольклор и этнография Русского Севера. Л.: Наука, 1973. С. 5–29.
6. Боголюбов Н. История корабля. М.: Типография Л. Ф. Снегирева, 1880. Ч.2. С. 389–528.
7. Богородский Б. Л. Русская судоходная терминология в историческом аспекте: дис... д-ра филол. наук. Л., 1964.
8. Богословский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб.: Типография Морского Министерства, 1859.
9. Булатов В. Н. Русский Север. Архангельск: Изд-во Поморского гос. ун-та, 1997–1999. ТТ.1–3.
10. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики (очерки по истории исследования). М.-Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. 414 с.
11. Власова И. В. Этнический состав населения в верховьях Северной Двины и ее притоков по переписям XVIII – первой четверти XX в. // Фольклор и этнография. Л.: Наука, 1973. С. 29–47.
12. Елизаровский И. А. Лексика беломорских актов XVI–XVII в. Архангельск: Архангельский педагогический институт, 1958.
13. Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982.
14. Кузнецов В. П. Речные деревянные суда. Л.: Речной транспорт, 1956.
15. Куратов П. Все дороги ведут в Мангазею: [Из истории древнего торгового пути из бассейна Вычегды] // Утро (Асыв). 1992. № 20.
16. Михайлов С. В. Древнерусское судостроение на Севере // Летопись Севера. М.-Л.: Издательство Главсевморпути, 1949. Вып.1. С. 103–107.
17. Панин Л. Г. Лексика западносибирской деловой письменности XVII – первая половина XVIII в. Новосибирск: Наука, 1985.
18. Пронштейн А. П., Задера А. Г. Ремесло // Очерки русской культуры XVI в. М.: Изд-во МГУ, 1977. Ч.1. С. 99–136.
19. Речное судоходство в России / М. Н. Чеботарев, М. Д. Амусин, Б. В. Богданов и др. М.: Транспорт, 1985. С. 102–259.
20. Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение на Северо-Западе Руси в средневековье. СПб.: Изд-во С.-Петербургского государственного университета, 1997.
21. Филин Ф. П. Происхождение русского, украинского и белорусского языков. Л.: Наука, 1972.

22. Шаскольский И. П. Русское мореходство на Балтийском море в XVII веке // Проблемы истории феодальной России. Л.: ЛГУ, 1971. С. 148–156.

23. Шмелев Д. Н. Заимствования из прибалтийско-финских языков в старорусских памятниках письменности // Вопросы славянского языкознания. М.: Изд-во АН СССР, 1961. Вып. 5. С. 191–199.

24. Шубин И. А. Волга и волжское пароходство. М.: Транспечать НКПС и Центр правления речных пароходств, 1927.

Сокращения

АГПБ – Архив государственной публичной библиотеки им. М. Е. Салтыкова-Щедрина.

АИ – Акты исторические, собранные и изданные Археографической комиссией: в 5-ти т. СПб.: Т.1. Тип. Экспедиции заготовления Государственных бумаг; Т.2–5. Тип. II-го Отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1841–1842.

Б – Бурнашев В. П. Опыт терминологического словаря сельского хозяйства, фабричности, промыслов и быта народного. СПб.: Типография Жернакова, 1843–1844. Т.1–2.

ГААО – Государственный архив Архангельской области.

Д – Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М.: Изд-во «Русский язык», 1998. Т.1–4.

ДАИ – Дополнения к актам историческим, собранные и изданные Археографической комиссией. Т.1–12. СПб.: Тип. II-го Отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1846–1872.

КДРС – Картотека древнерусского словаря.

МАС – Словарь русского языка / гл. ред. А. П. Евгеньева. М.: Изд-во «Русский язык», 1981–1984. Т.1–4.

МЭС – Морской энциклопедический справочник / под ред. Н. Н. Исанина. М.: Судостроение, 1986. Т.1–2.

Ник – Никольский Н. М. Кириллов Белозерский монастырь и его устройство. Т.1–2. СПб.: Синодальная тип., 1897–1910.

ОСВ – Описание свитков Вологодского Епархиального Древнехранилища. Вып. 1–13. Вологда, 1899–1917.

П – Подвысоцкий А. Словарь областного архангельского наречия в его бытовом и этнографическом применении. СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1885.

РГАДА – Российский государственный архив древних актов.

Сл XI–XVII вв. – Словарь русского языка XI–XVII веков. М.: Наука, 1975–1996. Т.1–23.

СлРД – Ларин Б. А. Русско-английский словарь-дневник Ричарда Джемса (1618–1619 гг.). Л.: ЛГУ, 1959.

СРГК – Словарь русских говоров Карелии и сопредельных областей. СПб.: Изд-во С.-Петербургского ун-та, 1994–2002. Т.1–5.

СРГНП – Словарь русских говоров Низовой Печоры. Т.1–2. СПб.: Филологический ф-т СПбГУ, 2003–2005.

СРНГ – Словарь русских народных говоров. Л.: Наука, 1965–1992. Т.1–27.

ТКМГ I–III – Таможенные книги Московского государства XVII в. М.-Л.: Академия наук СССР, 1950–1951.

Ф – Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. М.: «Прогресс», 1986–1987. Т.1–4.

Ц – Цомакион Н. А. Словарь русского языка мангазейских памятников XVII – первой половины XVIII века. Красноярск: КГПИ, 1971.