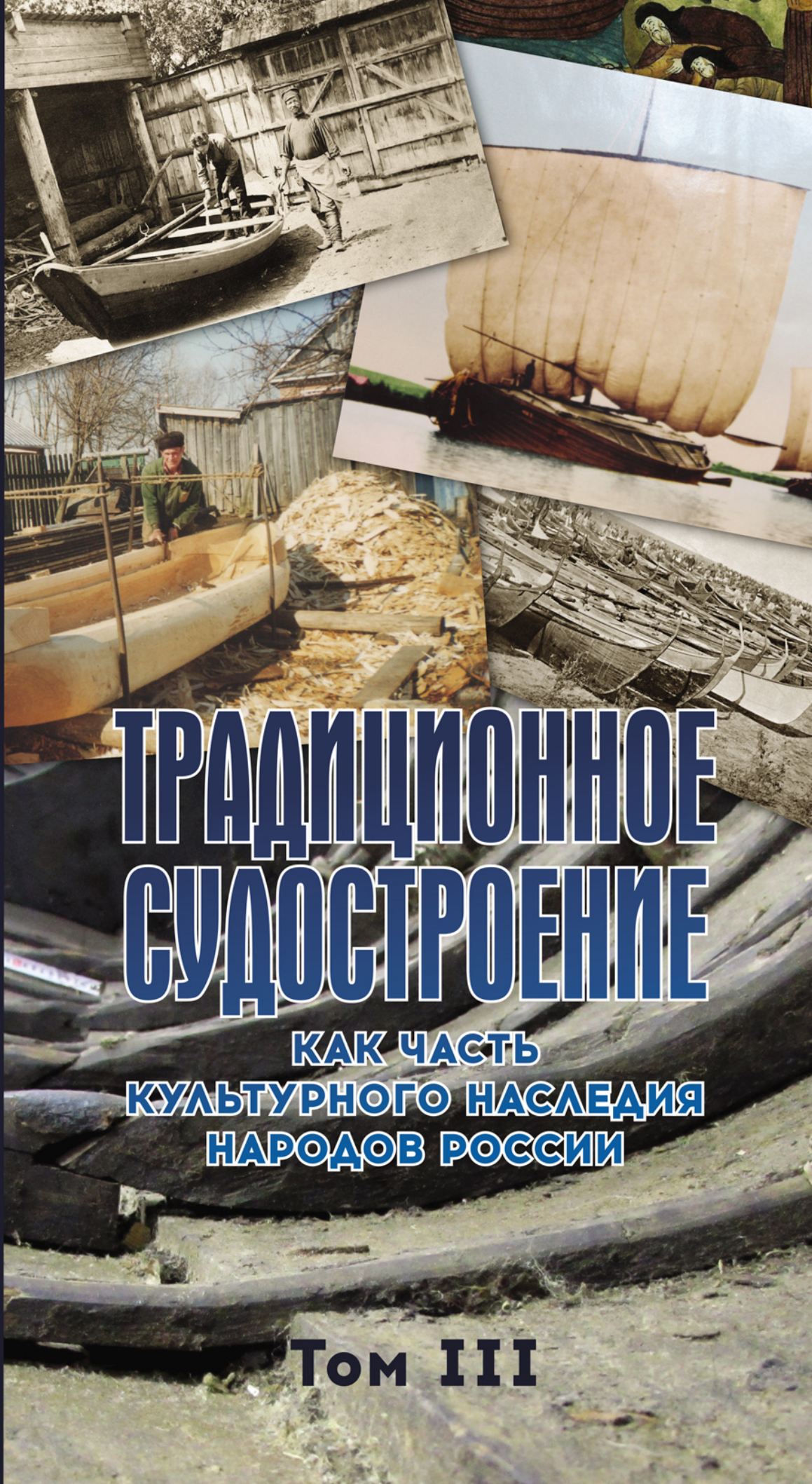




ИНСТИТУТ
НАСЛЕДИЯ



ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

КАК ЧАСТЬ
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
НАРОДОВ РОССИИ

МОСКВА
2023

Том III

Министерство культуры Российской Федерации
Российский научно-исследовательский институт культурного
и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
Центр подводного культурного наследия

ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ КАК ЧАСТЬ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ НАРОДОВ РОССИИ

Том 3

Под общей редакцией д. и. н. А. В. Огорокова

Москва
2023

УДК 94(470)1150/15
ББК 39.42 + 63.4
Т65

Издается по решению Ученого совета Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва

Рецензенты:

Боярский П. В., доктор исторических наук;
Соловьев А. П., кандидат педагогических наук

Т65 Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 3 / Под общей редакцией А. В. Окорочкова. — М. : Институт Наследия, 2023. — 358 с. — DOI 10.34685/НИ.2022.44.81.002. — ISBN 978-5-86443-409-3.

Представленная работа является 3-м томом Трудов Института Наследия, посвященным традиционному судостроению как уникальному феномену материальной культуры народов России.

В издании рассматриваются вопросы, связанные с историей, развитием и современным состоянием традиционных судостроительных практик на реке Ветлуге (Нижегородская обл.), Беломорско-Онежского бассейна, Ладожского, Псковского и Чудского озер (Псковская обл.), в районе среднего и нижнего течения реки Урал, а также в районе средней Оки. Особое внимание уделяется анализу картографических и письменных архивных документов по архипелагу Новая Земля (применительно к экспедиции Ф. Т. Розмыслова 1768–1769 гг.) и масштабному российскому проекту 1702 года «Осударева дорога». Приводится отчет об исторической экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» на древнерусской ладье «Змей Горыныч».

Книга рассчитана на широкий круг читателей, занимающихся изучением истории русского судостроения и судоходства.

УДК 94(470)1150/15
ББК 39.42 + 63.4

ISBN 978-5-86443-409-3

© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, 2023
© Коллектив авторов, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение (Окороков А. В.)	5
---------------------------------	---

Раздел 1

ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Исследование останков деревянных судов XIX — начала XX вв. на реке Ветлуге (Окороков А. В., Филиппов Ю. В.)	7
Бударка уральских казаков (Курноскин С. А., Филин П. А.)	29
Лодки зверобойные Белого моря (Крысанов А. А.)	47
Выговские старoverы, традиционное судоходство и судостроение Беломорско-Онежского бассейна (Елизарков Н. А.)	67
К вопросу об истории и современном состоянии традиционного судостроения русских побережий Ладожского озера (Наумов Ю. М.)	73
К вопросу об истории и современном состоянии народного судостроения Псковского и Чудского озёр. Псковская область (Наумов Ю. М.)	101
Строительство ладожской соймы «Св. Арсений» (Епатко А. Ю.)	119

Раздел 2

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

Новые источники истории картографирования Новой Земли (Евменов Н. А., Чуркин С. Б.)	137
К юбилею Петра Великого. Письма из XVIII столетия (Данков М. Ю.)	159
Книжная миниатюра как источник о древнерусском судостроении (Мадикова Л. В.)	179

Раздел 3

МАТЕРИАЛЫ VIII НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ДЕДИНОВО — КОЛЫБЕЛЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА»

Круглый стол «Долблённые челны на Оке: опыт изучения и музеефикации» (Шаблин А. А.)	197
Современные составные долблённые челны на средней Оке и проблема их изучения (Шаблин А. А.)	199

СОДЕРЖАНИЕ

Транспортное судовое обеспечение окского рыболовства (<i>Кочетков С. А.</i>).....	207
Ловецкие челны (<i>Пискунова Т. И.</i>)	219

Раздел 4

ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Экспедиция на Варяжское море «Путь Рюрика». Открытие Острова Русов на ладье «Змей Горыныч» (<i>Иеромонах Феоктист (Петров)</i>)	225
---	-----

ВВЕДЕНИЕ

Огороков А. В.

Представляемая работа является 3-м томом Трудов Института Наследия, подготовленного в рамках научно-исследовательской темы «Традиционное судостроение как часть культурного наследия России».

Том содержит 16 статей (включая Введение), которые можно условно разделить на 4 тематических блока: «традиционное судостроение» (7 статей), «историческое расследование» (3 статьи), материалы VIII научно-практической конференции «Дединово — колыбель отечественного флота» (4 статьи) и «записки путешественника» (1 статья).

Первый блок посвящен традиционному народному судостроению. Как известно, традиции народного судостроения складывались и развивались веками, передаваясь из поколения в поколение посредством живого опыта без письменной фиксации. К XX веку, в результате унификации средств передвижения по воде, уникальный опыт и технологии строительства местных типов народных судов и лодок как часть отечественной истории и самобытной культуры стали постепенно исчезать. Проблеме изучения и сохранения этого уникального, но исчезающего феномена материальной культуры народов России и посвящены материалы первого раздела.

В статьях Огорокова А. В. и Филиппова Ю. В., Курносина С. А. и Филиппова П. А., Крысанова А. А., Елизаркова Н. А., Наумова Ю. М., Епатко А. Ю. рассматриваются вопросы, связанные с историей, развитием и современным состоянием традиционных судостроительных практик на реке Ветлуге (Нижегородская обл.), Беломорско-Онежского бассейна, Ладожского, Псковского и Чудского озер (Псковская обл.) а также в районе среднего и нижнего течения реки Урал.

Второй блок («Историческое расследование») представлен статьями Евменова Н. А. и Чуркина С. Б., Данкова М. Ю., Мадиковой Л. В.

В первых двух статьях анализируются уникальные архивные документы (картографические и письменные) по архипелагу Новая Земля (применительно к экспедиции Ф. Т. Розмыслова 1768–1769 гг.) и масштабному российскому проекту 1702 года, получившему в народе название «Осударева дорога». В научный оборот вводятся ранее неизвестные материалы. Третья статья посвящена книжной миниатюре как важному историческому источнику о древнерусском судостроении.

Третий раздел включает в себя материалы Круглого стола «Долблённые челны на Оке: опыт изучения и музеефикации», проведенного в июне 2022 года в рамках VIII научно-практической конференции «Дединово — колыбель отечественного флота». Раздел представлен статьями Шаблина А. А., Кочеткова С. А., Пискуновой Т. И., которые затрагивают вопросы изучения и музеефикации уникальных локальных традиционных лодок — долблённых челнов, строившихся в селах в районе средней Оки.

Завершает 3-й том материал иеромонаха Феоктиста (Петрова), своего рода отчет об исторической экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» на ладье «Змей Горыныч» — от «Богатырской Слободы» (г. Жигули) по рекам, озерам на Балтийское море, а затем вдоль побережья Финляндии, Швеции, Норвегии, Дании, Германии, Польши, Литвы, Латвии и Эстонии.

Все материалы печатаются в авторской редакции.

Раздел 1

ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСТАНКОВ ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ XIX – НАЧАЛА XX ВВ. НА РЕКЕ ВЕТЛУГЕ

Окороков А. В., Филиппов Ю. В.

Ветлуга — река, расположенная на северо-востоке Русской равнины, протекающая через Кировскую, Костромскую, Нижегородскую области и Республику Марий Эл. Длина Ветлуги составляет 920 километров, и она является третьим по величине, после Камы и Оки, притоком Волги.

Археологические исследования показали, что на берегах Ветлуги люди начали селиться с древнейших времен, в основном это были предки финно-угорских народов. Примерно с X века Поветлужье начинают осваивать русские, однако активное заселение края, по всей видимости, происходит с середины XVI века, после взятия Казани войсками Ивана Грозного.

О происхождении названия реки Ветлуги существует несколько версий. По одной, оно происходит от марийского слова «вытла», что означает «чайка». По другой, от слова «вюд», что на марийском языке означает «вода» с прибавлением суффикса «ла», который указывает на множественное число или величину, т. е. «многоводная река».

Еще по одной версии, название реки происходит от своеобразной топонимической пары: коми-зырянского гидронима Ветлуга (Ветлюг) и марийского — Вютля, имеющие одинаковое смысловое значение — река куликов.

Но есть и более романтическое толкование происхождения названия реки, обратившееся в народную легенду, дожившую до наших дней. По этой легенде, в древности около нынешнего города Ветлуги располагалось татарское селение. Жили в нем и русские. Среди русских девушек особенной красотой отличалась Луга. Полюбилась она татарскому князю, и захотел он взять ее в жены. Но Луга любила русского парня. Сначала отец Луги отказал князю, зная о любви Луги, но вскоре под его давлением вынужден был уступить. Назначили день свадьбы. Во время свадебных торжеств, на которых присутствовал и любимый парень Луги, жених и невеста с гостями решили покататься на лодке по реке. И вот, когда лодка поравнялась с ветлами, росшими над глубоким омутом, поднялись Луга с любимым парнем, обнялись и бросились под этими ветлами в реку. В память о любящих сердцах и назвали реку «Вет-Луга». Красивая легенда.

История ветлужского судоходства изучена и освещена в отечественной историографии довольно слабо. Скучные сведения о нем приводятся в знаменитом тру-

де И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство» (1927)¹. Отрывочная информация о дореволюционных судовладельцах и развитии флота в советский период есть в работах краеведов Поветлужья Н. П. Бирючёва, Ф. П. Минина, Е. В. Сигаевой, Л. Н. Успенского и др.

Первой фундаментальной работой по истории освоения реки Ветлуги и северного Поветлужья стал труд инженера путей сообщения Е. А. Палицына «Река Ветлуга: Материалы для ее описания», опубликованный в 1905 г.²

Инженер отмечал, что Ветлугу можно считать сплавной рекой для производства сплава леса россыпью, а также в плотях, имеющих незначительную осадку от устья реки Малюг Вятской губернии (ныне Кировской области). Наиболее обследованной на тот период река была от Кажировой пустыни, ныне относящейся к Вохомскому району Костромской области.

Исследование реки проводилось частями в 1900–1903 гг., а в 1904 г. было произведено сплошное обследование реки от Кажировой пустыни до устья. Однако на большинстве участках съемка проводилась не инструментально, а глазомерно. Длину магистрали промеряли шагами, число которых определялось шагомером, а зарисовку береговых контуров производили на глаз. Это, естественно, определило качество полученной информации. Дальнейшие исследования для изучения условий судового хода на реке производились в 1940–1950-х гг. Этим работам уделялось особое внимание, так как водный путь был единственно возможным для отправки лесоматериалов, заготовленных в промышленных количествах — основного товара здешних мест.

Начало истории заготовки строительного леса и сплава в Поветлужье относится к концу XVIII века.

Лес рубили, подтягивая бревна к берегам притоков Ветлуги — небольших сплавных рек и «свивали» плоты. Затем, после вскрытия рек, бревна по три-четыре штуки спускали сплавом к устьям речек («гаваням»). На мелких речках этих гаваней-запруд устраивалось несколько: по мере накопления воды первая запруда раскрывалась, и бревна спускались ниже, до второй гавани, и так дальше. Если по одной речке сплавлялись бревна нескольких владельцев, то на этих бревнах ставили клеймо, чтобы потом разобрать лес по хозяевам. Где речки расширялись, была возможность свить из нескольких звеньев большие звенья в 40–60 бревен («челены»), из них уже на Ветлуге составлялся плот. Сплавщики вели его до лесных пристаней, где плоты продавали оптом.

В середине XIX века на реках Волжского бассейна стали строить беляны. Это были крупные плоскодонные несамоходные суда, рассчитанные на один рейс — сплав по течению. При их постройке использовали максимум леса, который по прибытии в конечный пункт превращался в товар. Длина судна достигала 25–45 са-

¹ Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать НКПС, 1927. — 908 с.

² Река Ветлуга: Материалы для ее описания / Сост. Е. А. Палицын. — Казань : Казан. окр. пут. сообщ., 1905. — 111 с.

женей (55–100 м), а ширина составляла четверть длины при грузоподъемности до 17 тыс. т. В трюме были помещения для грузов, а на палубе ставили рубленые дома, предназначенные для продажи, в которых во время сплава жили работники. Строили беляны мастера-«барочники», просуществовали они на Ветлуге до конца 1930-х годов.

Кроме белян, для сплава леса использовали соймы — грузовые плоты, составленные из четырех-шести рядов бревен, положенных один на другой. Поверх бревен укладывали груз — доски, разборные избы и прочее. Управлялись такие суда лоцманом с помощью лотов и рей с боков. Соймы могли пройти по меньшей воде, чем беляны: они были намного легче. Ряды бревен в соймах связывали лыком, а позже — стальными тросами в клетки-четырёхугольники в 40–60 бревен. Шесть-восемь клеток, связанных одна с другою и вытянутых в одну линию, составляли плот, укомплектованный командой в 30–50 человек. Рабочие управляли рулями в голове и хвосте плота («навесь» и «поносное»), баграми отталкивались от берегов, мелей. На косяке с хвоста соймы на дно фарватера реки опускался лот, который сдерживал быстрый ход соймы по течению реки и не позволял ей сойти с фарватера. Если фарватер менял направление или разветвлялся, и сойме угрожала опасность, лот поднимали при помощи ворота, колеса, затем опускали в другом месте, или же, не трогая опущенного лота, спускали другой, иногда и третий запасный лот, добавляя к ним в иных случаях еще завозные якоря. На пологих поворотах реки соймой управляли с помощью деревянных рей. Их крепили толстыми канатами из мочала и опускали, когда нужно было повернуть: если влево — правые рей, если вправо — левые. Просуществовали соймы на Ветлуге до 1950-х годов.

Когда весенняя вода спадала, лес сплавляли плотами-однорядками, связанными из нескольких челен. Направление их движения рабочие контролировали специальными гребнями. Для сообщения с берегом на плоту была лодка-бездарка («душегубка»), поднимавшая не более двух человек. Однорядные плоты достигали длины в 60 саженьей» (около 130 м).

Количество вывозимого леса из Ветлужского бассейна было очень велико. По сведениям Козьмодемьянской судоходной дистанции, в конце XIX — начале XX века с ветлужских пристаней и по притокам ежегодно сплавляли лес более 100 судов, в том числе белян и свыше 200 плотов. А лесной груз только из одной Воскресенской волости в Макарьевском уезде поставляли восемь лесопильных заводов: в Больших Отарах, Красном Яре, Огибном, Сухоборке, Томилихе, Подвалихе, Козикове, Чихтине, Елдеже, принадлежавшие лесопромышленникам С. Н. Беляеву, В. В. Левашову, И. В. Шуртыгину. Интересно упомянуть, что в 1912 году на сплаве было задействовано 13 545 человек.

Следует отметить, что на Ветлуге сплавляли не только лес-кругляк и деловую древесину, но и другие продукты лесопереработки (смолу, деготь и мочало). Важным же путем при весеннем завозе осуществлялась и доставка основных грузов. При этом следует заметить, что ветлужское судоходство всегда осложнялось ранними ледоставами и поздним вскрытием реки, по сравнению с Волгой и Окой, а также сильными паводками и очень низким меженным уровнем воды. В XIX–XX вв.

основными месяцами, пригодными для судоходства, являлись апрель, май и июнь. В некоторые годы, из-за обильных осадков, осенние месяцы тоже могли быть судоходными, а в некоторые засушливые годы река мелела катастрофически, и передвижение по ней было возможно только на плоскодонных судах с небольшой осадкой. В перестроечные и постперестроечные годы XX века судоходство на Ветлуге исчезло полностью, что повлекло за собой отток населения из Поветлужья в другие регионы страны. Очень большое количество деревень оказались полностью брошенными, в немногих оставшихся живут пенсионеры, а также в летний период — дачники. В последние годы ситуация еще более осложняется заметным обмелением реки. Основными судами на Ветлуге для транспортировки лесоматериалов были сначала беляны, которые использовались вплоть до 1930-х гг., барки, дощаники, плоты-соймы, а затем — деревянные несамоходные баржи. Количество вывозимого леса из Ветлужского бассейна было очень велико. По сведениям Козьмодемьянской судоходной дистанции, в конце XIX — начале XX века с ветлужских пристаней и по притокам ежегодно сплавляли лес более 100 судов и свыше 200 плотов. Шли они по реке на бечевой тяге или самоплавом, используя для маневрирования «лоты» или чаще якорь, при помощи которых нередко подвигались «забейкой»: якорь со снастью вывозился в лодке, и бросали на грунт, затем выбирали снасть на судне и таким образом подтягивали судно вперед. Позже для движения барж по реке использовали буксиры. «Лоты» представляли собой чугунные массивы в 200–300 пудов неправильной формы (пирамидальной, овальной и пр.), с «шишками» на обеих широких сторонах и с ухом («серьгой») в суженном верхнем конце. В ухо вдевалась цепь, переходящая выше в «косяк» (толстый канат, сплетенный из нескольких канатов). На косяке лот опускался с кормы судна на дно фарватера реки, по которому и волочился сзади беляны, соймы или баржи, сдерживая своей тяжестью скорость судна и не давая ему сойти с фарватера.

Интересные сведения о строительстве барж на Ветлуге приводятся в неопубликованной рукописи, хранящейся в архиве Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника. Они базируются на воспоминаниях К. И. Тарасова, в юности работавшего в артели, строившей с декабря 1916 до апреля 1917 года баржу в деревне Подвалье Воскресенского уезда. В артели числились 18 человек, причем все они были исключительно крестьяне Дмитриевской волости Варнавинского уезда. Интересная деталь: в артель приходили со своим инструментом, который каждый плотник делал своими руками.

Ремесло строительства ветлужских барж, так же как и большинства речных судов в России, осуществлялось не по чертежам, а главным образом на основе опыта, который передавался даже не от отца к сыну, а от старшего плотника к младшему.

Артель ставила из бревен возле реки клетки. Поперек их укладывали ровные бревна или брусья — клади. На них настилались доски днища, на которые устанавливали шпангоуты, сделанные из копани. Шпангоуты ставили на баржах через каждые полметра и временно скрепляли между собой тонкими брусьями. К днищу крепили пыжную доску, которая проходила через всю его длину. На ее концах ставили пыжи — носовые и кормовые бревна, сделанные из копани. Затем баржу начинали

обшивать. Доски обязательно все прострагивали настругом, а затем, поставив на ребро, еще и фуганком. Доски обшивки должны были плотно прилегать друг к другу, причем паз делался «на волю», чтобы легче было пробивать паклей. При переходе днища к носовой и кормовой частям судна доски обстрагивались по-особенному: брали доску, к краю которой был приделан металлический стержень — его плотники называли «часы», им мерили угол. И на дощечке ставили цифры: 1, 2, 3... Это были номера копаней по счету от края баржи. Затем по «часам» выбирали паз на доске обшивки, делали ее «косой». Доски прикручивали на болты к копаням. В артели была бригада пробойщиков или наклепщиков, которые сверлили буравами отверстия и пробивали судно паклей.

Завершив обшивку, начинали ставить палубу. Делали ее наравне с бортами: устанавливали пимцы — корабельные лаги, на них клали доски. На корме строили каюту. Устраивали руль: по центру кормы на навески крепили несколько досок и к ним внизу — брус. От него с обеих сторон шли вертикальные стойки, они соединялись верхним брусом, один конец которого выступал над каютой. С помощью этого бруса и руль поворачивали.

Судно и слозни (бревна, по которым его весной будут спускать на воду) смолили. Смолу использовали свою, местную: смолокурня судостроя находилась возле деревни Сиянье³.

Правила постройки деревянных системных и речных судов без механического двигателя были приведены в «Русском Регистре» (1917 г.). В этом же издании была предпринята попытка и их типологизации. Суда подразделялись на три группы.

Группа А — суда баржевого типа (постройки). К ним относятся: баржи, берлины и баркасы.

1. Баржи представляли собой суда с острыми очертаниями носа и кормы, длина которых должна была быть более 1,1 ширины судна, прочными продольными креплениями в виде ферм по внутренней части борта и в диаметральных плоскостях. Отношение высоты борта к длине для баржей составляла примерно $\frac{1}{20}$. Они могли быть палубными или полупалубными.

Баржи палубные имели сплошную палубу, в которой были прорезаны несколько малых люков с комингсами и крышками. Общая площадь люков составляла $\frac{1}{4}$ площади, определяемой умножением длины судна на ширину.

Баржи полупалубные имели два больших люка с комингсами, покрытыми крышей.

2. Берлины представляли собой баржи с тупыми очертаниями носа и кормы, длина которых менее ширины судна.

3. Баркасы представляли собой низкобортные баржи с высокими диаметрально-фермами, палубные, полупалубные и беспалубные с надстройками в виде лабаза. Такие суда имели острые или «американские» очертания.

³ Морохин Н. В., Замыслов И. Л. На ветлужских пароходах // Рукопись. Хранится в Нижегородском государственном историко-архитектурном музее-заповеднике.

Для строительства судов группы А использовалась главным образом сосна и ель. Твердые породы дерева: дуб, береза, клен, рябина и вяз употреблялись лишь как вспомогательный материал. Корпус судна этой группы должен был иметь следующие составные части: днищевую обшивку, наружную бортовую обшивку, штевни, палубу, копани, приставки, кильсоны, воротовые, подбалочные, внутреннее бортовое крепление, находящееся между воротовыми и подбалочными и состоящее из крестов, раскосов или арок, озды, бимсы, кони и диаметрального крепление между конями и кильсонами разных систем, крестообразное, арочное или раскосное, или поперечное крепление оздами и бимсами.

По величине, для крупных рек и водных систем, наиболее распространенными были баржи длиной 33, 28, 25 и 22 сажень. Высота их бортов соответственно составляла не менее 20, 17, 15 и 14 четверти аршина.

Группа Б — полулодочного типа.

К этой группе относились полулодки, фонтанки, межеумки, тихвинки. Такие суда имели характерный тупой ложкообразный нос, с обшивкой, круто загнутой к носу вверх, и форштевень, отогнутый в верхней части назад. Корма могла быть «полной» или обрезной с транцем.

Полулодки были полупалубные, малопалубные и беспалубные.

Полулодка полупалубная имела два больших люка. Палуба между люками называлась «зонтом», в носовой и кормовой частях — «шакшей» и вдоль бортов — «потопчиной».

Полулодки малопалубные имели общую площадь люков более $\frac{1}{2}$ длины судна умноженной на ширину, «потопчины» и «шакши».

Полулодки беспалубные имели «шакши» и «потопчины» или «ходовые доски», «зонта» не имели.

Группа В — суда барочного типа или постройки.

К этой группе относились: барки разных наименований, каюки, мариинки, унжаки, коломенки, паромы и гусяны, имевшие либо незначительную палубность («шакши» и «ходовые доски»), либо были беспалубными. Такие суда имели тупое очертание концевых отсеков, а бортовые и диаметральные фермы на них отсутствовали. Корпуса этих судов считались «слабой конструкции, основанной лишь на толщине обшивки»⁴.

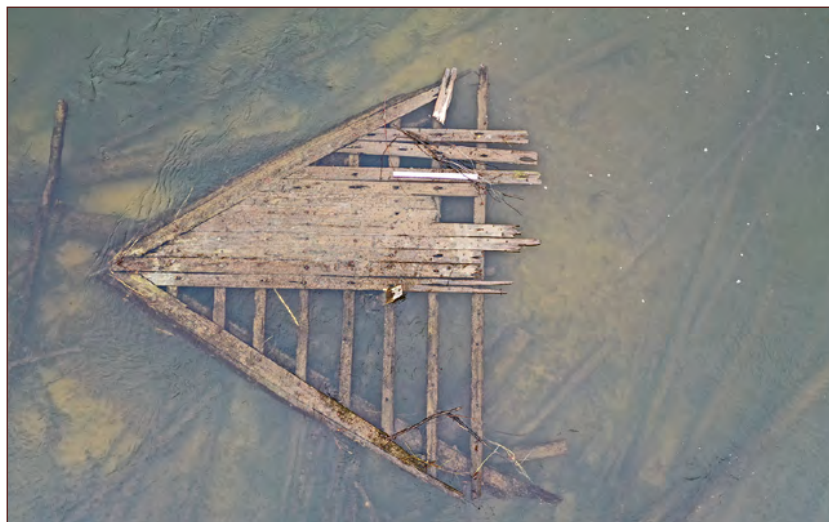
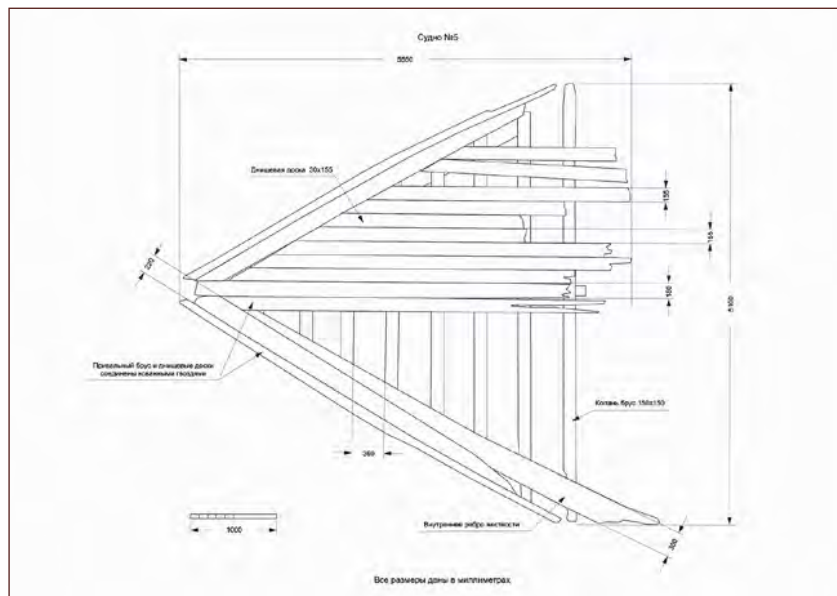
На протяжении последних лет сотрудниками Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника было сделано шесть находок остатков деревянных судов. Первое судно, предположительно беляна, находится в Ветлужском районе и частично изучено⁵. В 2021 г. из-за засушливого лета и, как

⁴ Русский регистр. Правила постройки речных деревянных судов (без механического двигателя), плавающих по Мариинскому водному пути. — Издание второе. — Петроград, 1917. — С. 8, 21–22, 47.

⁵ Филиппов Ю. В. Нижегородская баржа-беляна: прошлое и настоящее // Журнал Института Наследия. — 2022. — 2 (29). — URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/255>. (дата обращения: 25.08.2022).

следствие, обмеления Ветлуги в Воскресенском районе были обнаружены еще четыре остова деревянных судов и один на территории Республики Марий Эл. Все находки были сделаны в непосредственной близости от населенных пунктов, которые в прошлом играли важную роль в ветлужском судоходстве.

Изучение полученных при экспедиционных исследованиях материалов проводилось специалистами Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника и Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва (Москва)⁶.



Илл. 1–2. Находка № 1

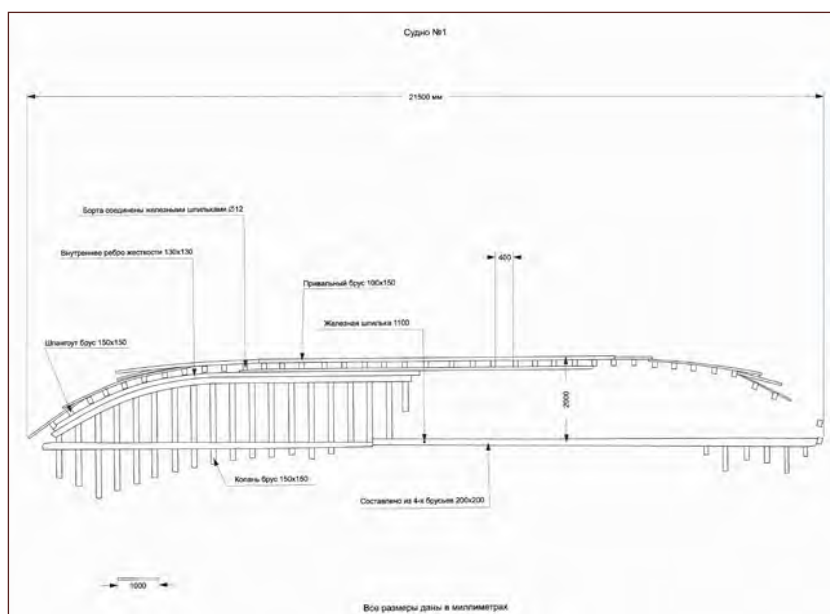
⁶ Филиппов Ю. В., Окорочков А. В. Находки деревянных судов на реке Ветлуге // Культурологический журнал. — 2021. — 4 (46). — URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/560.html&j_id=49 (дата обращения: 25.08.2022).

РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Находка № 1 была сделана около деревень Сухоборка и Сысуево и представляет собой фрагмент носа деревянного судна с днищевым настилом. Общая длина фрагмента составляет 5,50 м, ширина — 5,10 м. В XIX и XX веках в Сухоборке существовала пристань и даже одна из улиц этой теперь уже малонаселенной деревни носит название Пристанской. Фрагмент остова судна лежит на самом прижиме течения к правому берегу, и дно рядом с ним усеяно бревнами, которые ежегодно тонули на Ветлуге во время лесосплава молевым и плотовым способами. Это говорит о том, что, возможно, останки судна были принесены сюда во время ледохода.

Величина фрагмента не позволяет в настоящее время с относительной точностью сказать, к какому типу судна относится находка.

Находка № 2 зафиксирована в непосредственной близости от деревни Денисовка и в шаговой доступности от крупного села Марьино, где в XIX и XX вв.

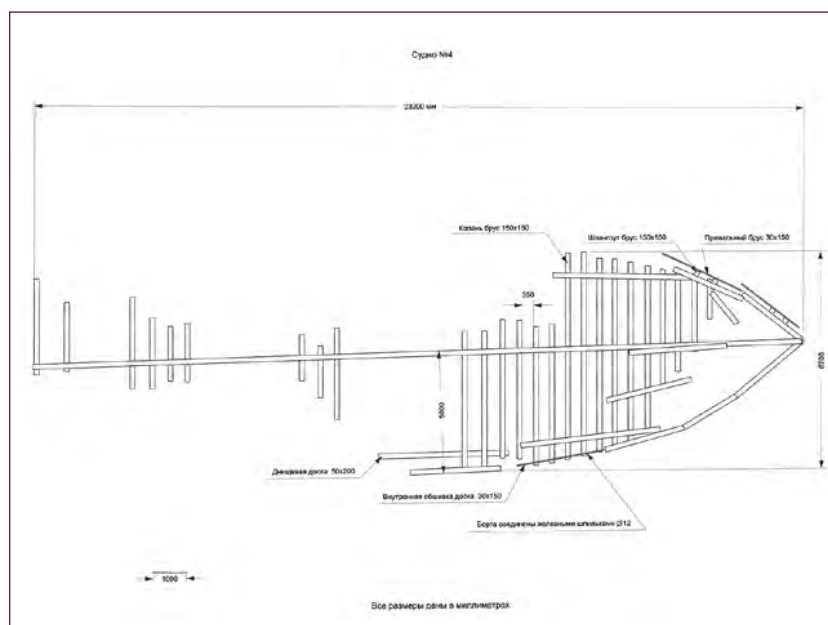


Илл. 3–4. Находка № 2

существовало несколько пристаней. Деревня Денисовка известна и тем, что там добывали известь, пережигали ее и водным путем доставляли на стеклозавод, который находился на реке Люнде, впадающей в Ветлугу на пять километров ниже села Марьино. находка представляет собой останки деревянного судна длиной 21,50 м. Части конструкции скрепляются металлическими шпильками длиной 1,10 м и диаметром 12 мм.

Судя по пропорциям судна и ряда конструктивных элементов, находка является днищевой частью деревянного судна баржевого типа.

Находки № 3 и № 4 находятся в старице Ветлуги, которая соединяется протокой с затоном имени И. В. Михеева, который был основан в 1921 году, и где в пер-



Илл. 5–6. Находка № 3

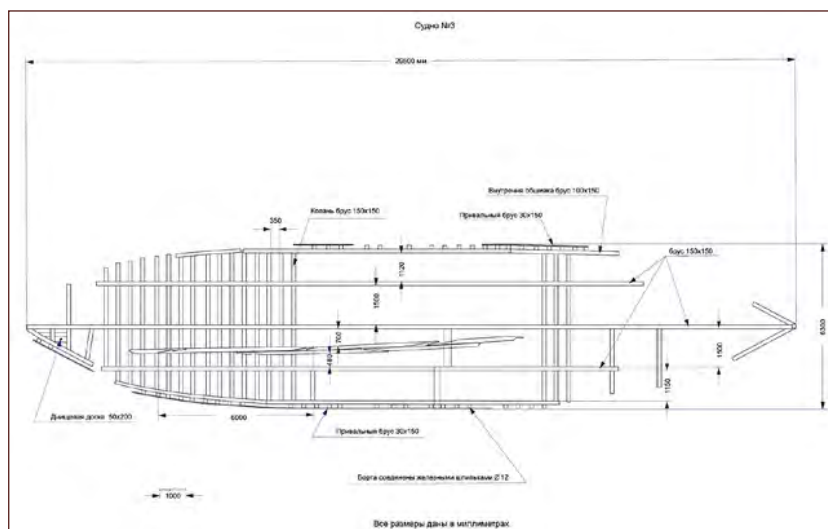
РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

вый же сезон зимовали пять деревянных барж. В 1926 году в затоне было основано сразу несколько мастерских по изготовлению деревянных несамоходных барж, которые на Ветлуге назывались дощаниками. Так что нахождение там двух остовов судов не является неожиданностью. Скорее всего, при более тщательном исследовании акватории затона количество таких находок увеличится. В 30–80-е годы XX века затон имени И. В. Михеева являлся настоящим центром ветлужского речного транспорта.

Находка № 3 представляет собой остатки днищевой части деревянного судна длиной 23,20 м и шириной — 6,70 м.

По всей видимости, данная находка представляет собой часть конструкции корпуса деревянного судна баржевой постройки, предположительно, берлины. Ее первоначальная длина достигала 36,00–37,00 м.

Находка № 4 — остатки днищевой части деревянного судна с заостренными штевнями имеет длину 29,50 м и ширину — 6,30 м.

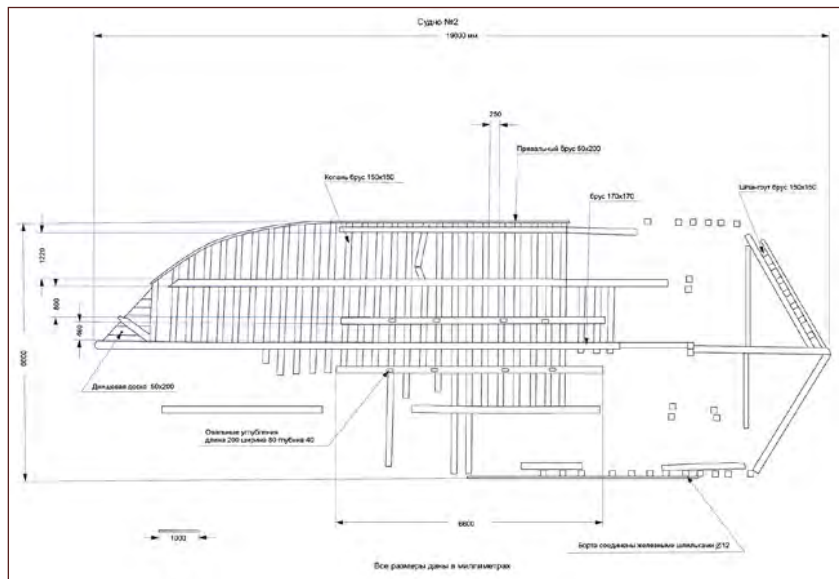


Илл. 7–8. Находка № 4

Судя по конструктивным особенностям, останки принадлежали судну баржевой постройки, предположительно, берлины.

Останки судна № 5 находятся на левом берегу Ветлуги напротив села Воскресенское, которое в настоящее время является районным центром, а в прошлом было крупным речным портом.

Находка представляет собой днищевую часть деревянного судна с продольным и поперечным набором и треугольной носовой или кормовой частью. Общая длина фрагмента — 19,00 м, ширина — 6,60 м.



Илл. 9–10. Находка № 5

Пропорции, форма носового и кормового окончания корпуса не типичны для судов баржевой или барочной постройки. По ряду конструктивных особенностей можно предположить, что данная находка является днищевой частью небольшого деревянного речного причала (дебаркадера), которые были широко распространены на всех водных путях России.



Илл. 11. Пристань общества «Русь» на р. Волге



Илл. 12. Казенная пристань в Рязани

Согласно проведенным исследованиям, все зафиксированные останки деревянных судов можно датировать концом XIX — началом XX века. Они представляют значительный исторический интерес не только для Нижегородской области, но и для истории речного судостроения России в целом.

Авторы выражают благодарность за помощь в проведении экспедиции водителю НГИАМЗ С. В. Бурову и дизайнеру музея С. Н. Дремину.

Литература

1. *Морохин Н. В., Замыслов И. Л. На ветлужских пароходах // Рукопись. — Нижегородский государственный историко-архитектурный музей-заповедник.*

2. Река Ветлуга: Материалы для ее описания / Сост. Е. А. Палицын. – Казань : Казан. окр. пут. сообщ., 1905. – 111 с.
3. Русский регистр. Правила постройки речных деревянных судов (без механического двигателя), плавающих по Мариинскому водному пути. – Издание второе. – Петроград, 1917. – 113 с.
4. *Филиппов Ю.В.* Нижегородская баржа-беляна: прошлое и настоящее // Журнал Института Наследия. – 2022. – 2 (29). – URL: <http://nasledie-journal.ru/ru/journals/255> (дата обращения: 25.08.2022).
5. *Филиппов Ю.В., Окороков А.В.* Находки деревянных судов на реке Ветлуге // Культурологический журнал. – 2021. – 4 (46). – URL: http://cr-journal.ru/rus/journals/560.html&j_id=49 (дата обращения: 25.08.2022).
6. *Шубин И.А.* Волга и Волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). – М. : Транспечать НКПС : [Центр. правл. речных пароходств], 1927. – 908 с.

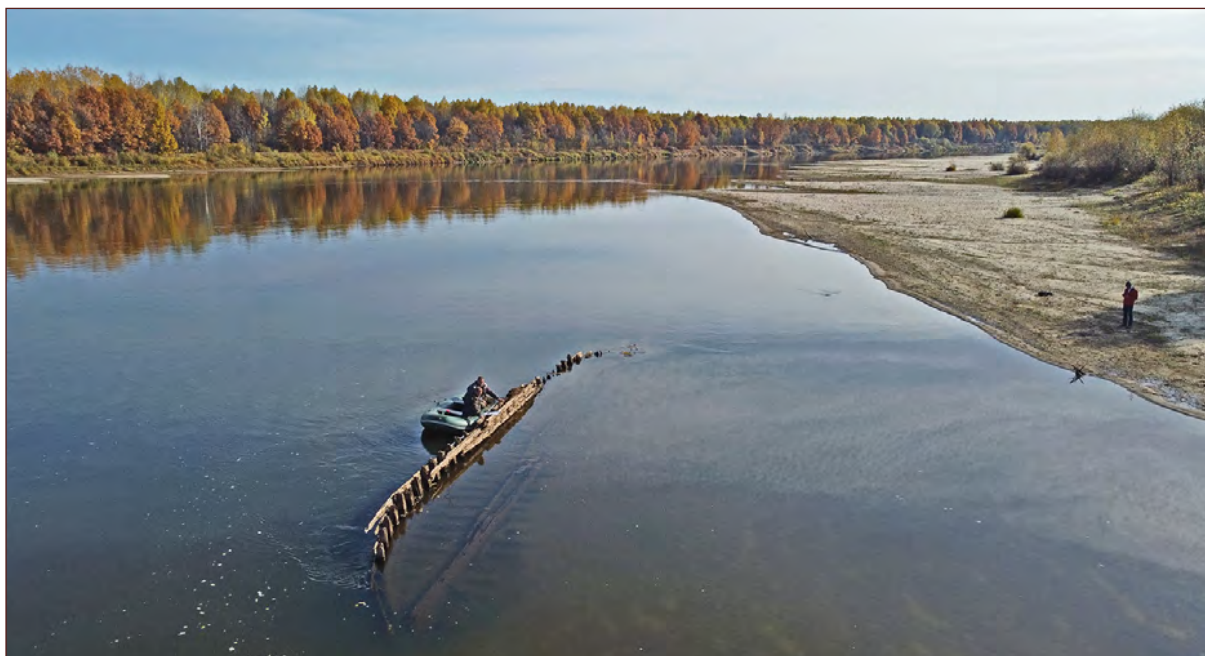
ФОТОГРАФИИ ОСТАНКОВ ДЕРЕВЯННЫХ СУДОВ С ВЕТЛУГИ



Илл. 1. Находка № 1. Общий вид



Илл. 2. Находка № 1. Фрагмент конструкции



Илл. 3. Находка № 2. Общий вид



Илл. 4. Находка № 2. Общий вид останков судна, снятый с коптера



Илл. 5. Находка № 2. Борт и конструктивные элементы судна



Илл. 6. Находка № 2. Элемент конструкции борта судна



Илл. 7. Находка № 2. Бортовая обшивка судна и способ ее крепления



Илл. 8. Находка № 2. Фрагмент борта судна



Илл. 9. Находка № 3 и № 4. Общий вид



Илл. 10. Находка № 4. Фрагмент конструкции



Илл. 11. Находка № 4. Крепежные элементы конструкции



Илл. 12. Находка № 4. Крепежный элемент борта судна



Илл. 13. Находка № 5. Общий вид



Илл. 14. Находка № 5. Останки днищевой части судна



Илл. 15. Находка № 5. Конструктивные элементы судна



Илл. 16. Находка № 5. Фрагмент конструкции

БУДАРКА УРАЛЬСКИХ КАЗАКОВ

Курноскин С. А., Филин П. А.

В рамках данной статьи речь пойдет о давно уже не существующем лодочном типе уральских казаков — долблёной лодке-бударке, ярко выделявшейся своими острыми формами и тщательностью отделки на фоне всех прочих российских долблённых лодок.

Казачья бударка появилась и применялась в специфических условиях замкнутой, в основном рыболовецкой общины Уральского (Яицкого) казачьего войска, проживавшей по среднему и нижнему течению р. Урал (Яик). В форпостах¹ Гурьевского отдела², расположенных на бесплодных, засоленных и заболоченных берегах Урала в его нижнем течении, бударка наравне с конем являлась основным средством добычи пропитания — рыбы, а весной, в паводок — единственным средством сообщения между населенными пунктами.

Термин «будара», «бударка» широко распространен в России, от Балтийского до Аральского моря, а в форме «байдара» — вплоть до Чукотки, Камчатки и Русской Америки, где применялся ко многим, часто непохожим на западные будары судам. Под «бударами» в России понимались совершенно разные типы судов — от небольших лодок-долблёнок до больших сплавных судов барочного типа. По всей видимости, «бударка» — это своего рода «материнский» термин, обозначающий плавсредство в целом (так же как и «лодка», «лодья» или «ладья», «карбас», «корабль» и др.). Этимология данного слова является затруднительной. По мнению М. Фасмера, неверно предположение о родстве с древневерхненемецким *bodam* «дно», лат. *fundus*, греч. *πυθμῖν*, др.-инд. *budhnás* «дно»; столь же неубедительно его сравнение с «блюдо». Это слово неразрывно связано с байдара — «челн, лодка» и мало походит на исконное образование. Сближению с голл. *vrijbuitare*, англ. *freebooter* «пират» препятствует позднее появление этих слов³.

¹ Форпост — так со времени устройства Нижне-Яицкой линии (т.е. укрепленной границы с враждебной степью) в 1743 г. назывались военные поселения яицких — уральских казаков, протянувшиеся вдоль Яика — Урала по его Самарской (Европейской) стороне в промежутках между «крепостями» — более крупными поселениями с более многочисленными гарнизонами. Впоследствии, уже в XIX веке, когда граница российских владений отодвинулась далеко на восток, эти некогда чисто военные поселения были преобразованы: бывшие форпосты — в поселки, крепости — в станицы. Но, по традиции, в разговорной речи казаки долго еще продолжали называть свои поселки «форпостами» (*Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край (Уральская губерния и бывшие — земля Уральского казачьего войска и Уральская область): Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. — Уральск : Губоно, 1927. — С. 31).

² Отдел — административная военная единица Уральского казачьего войска, соответствовавшая округу (*Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков. — Т. 3. — Оренбург : Кн. изд-во, 2002. — С. 94).

³ *Фасмер М.* Этимологический словарь русского языка. — Т. 1. — М. : Прогресс, 1986. — С. 229.

Яицкое войско, малочисленное, отрезанное от России заволжскими степями, наполненными воинственными кочевыми племенами, долгое время существовало изолированно, что сказалось и на судостроении: здешние бударки сильно отличались от бударок соседней Волги, образовав особый, неповторимый лодочный тип, о котором в конце 60-х гг. XVIII века упоминает П. С. Паллас⁴. В XIX веке В. И. Даль, бывший морской офицер, посетив Уральск, не мог не обратить внимание на столь необычные лодки, он отмечал: «Уральская казачья бударка отличается легкостью и чистотой отделки»⁵.

В XIX — нач. XX вв. среди уральских казаков были известны следующие разновидности будар: морская, войсковая, неводная, плавная или плавённая, подбегная, рыбница. В рамках данной статьи речь пойдет о плавённых бударах, самых легких, красивых и ходких, тех, что использовались на войсковых рыболовствах — «плавнях», производившихся дважды в году по реке Урал с участием множества будар.

Как и волжская бударка — «трубчатка», уральская делалась из выдолбленного ствола вербы или осокоря. Еще во второй половине XVIII века казаки строили свои лодки из имевшегося в их распоряжении леса, но уже в первой четверти XIX века, ввиду оскудения его на земле войска, стали использовать привозные «трубы». Последние заготавливались большей частью на Вятке, откуда сплавлялись на плотах по Каме и Волге до Самары, а дальше везлись посуху в Уральск⁶. Был и другой путь — через Оренбург, откуда их опять же на плотах вместе с прочим лесным товаром доставляли в столицу войска. Здесь заготовки покупались казаками и превращались собственно в будары. Процесс этот именовался «разводкой»⁷. Сюда входили подтесывание бортов до минимально возможной толщины, чистовая обработка и проч.; в узком же смысле слова «развести» будару означало придать ей необходимую ширину и зафиксировать распорками — бимсами. Хозяева лодок брались за дело сами, либо обращались к специалистам, разводившим профессионально, за плату. В частности, этим славились казаки одного из форпостов по Уралу, который так и назывался — Бударинский (ныне пос. Бударино). Из их рук выходили подлинные шедевры народного судостроения.

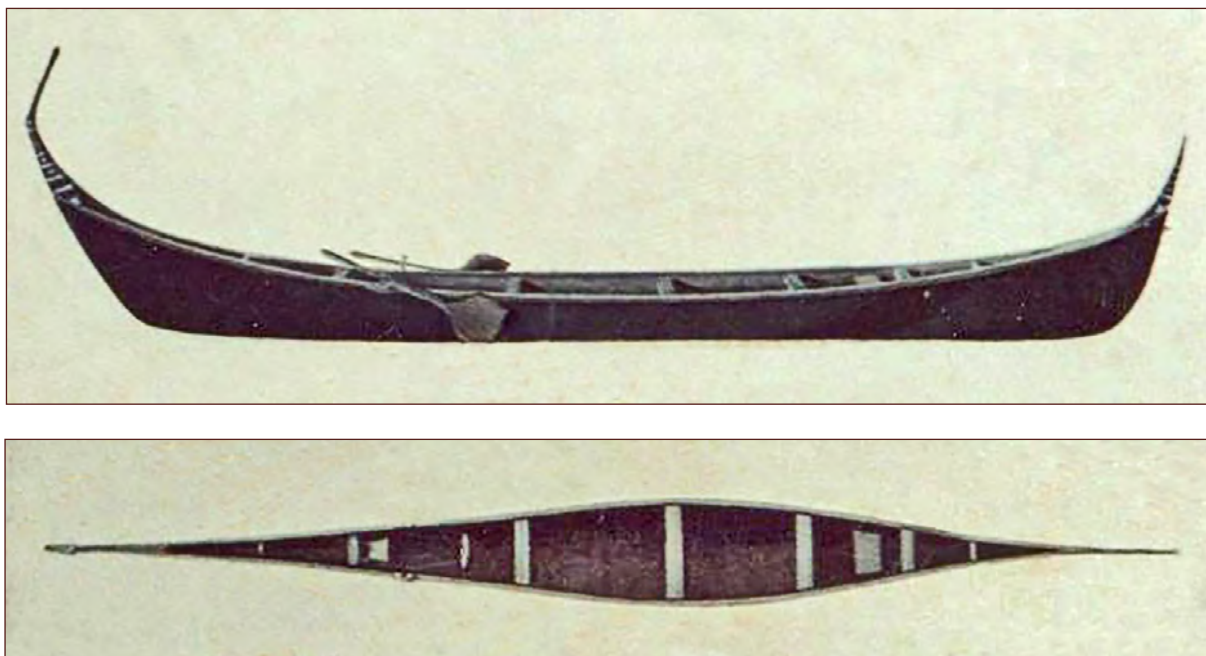
Готовая будара своим видом производила неизгладимое впечатление: очень длинная, узкая, стремительных обводов, с обоюдоострыми высоко приподнятыми оконечностями совершенно другой, нежели у волжских бударок, формы. Она легко и быстро резала воду, в то же время отыгрывалась на волне, причем не только короткой и крутой уральной, но и в «морцах» (крупных озерах) Черхале и Курхай-

⁴ «Казаки сидят порознь в лодках, будары называемых, сами гребут и сетями управляют. Такие лодки обыкновенно делают из стволов черного и белого тополевого дерева, потому, что при Яике едва можно сыскать другое дерево надлежащей толщины» (*Паллас П. С. Путешествие по разным провинциям Российской империи. Избранные главы.* — Уральск : издательство «Оптима», 2006. — С. 47).

⁵ *Даль В.* Толковый словарь. — Т. 1–4. — М. : Русский язык, 1978–1980. — Т. 1. — С. 135.

⁶ *Левшин А. И.* Историческое и статистическое обозрение Уральских казаков. — СПб., 1823. — С. 46.

⁷ *Бородин Н. А.* Уральское казачье войско. Статистическое описание : в 2 т. — Т. 2. — Уральск, 1891. — С. 681.



Илл. 1 а, б. Плавённая будара. 1896 г.

ском, и даже в прибрежье Северного Каспия. Яркой отличительной чертой бударок были узкие, тонкие наверхия форштевня и ахтерштевня, при этом форштевень был красиво изогнут внутрь. Борта, по-казачьи «бока», выполнялись без набоев, имели развал — «косину»; в носу и корме ширина плавно сходила на нет впальми скулами, завершаясь тонкими, около дюйма, водорезами, защищенными от повреждений железными полосами — «водорезными полушинками». Нос именовался «кичка», наружный край борта обшивали «рейкой», выполнявшей функцию шлюпочного буртика. «Киргич» — это был бимс, их насчитывалось от трех до пяти. Гребцы могли сидеть на киргичах, либо на съемных сиденьях — «нашестах», упираясь ногами в «подножек», иначе «нужину». Бударные весла назывались «бабайками», всего было два или четыре парных гребных и одно рулевое. Гребное весло, по-уральски «пашное», делалось без валька, с коротким веретеном (длинным в столпотворении осенней плавни не размахнуться, да и высота надводного борта была слишком незначительной), лопасть более всего походила на лопату, рукоятка именовалась «деткой».

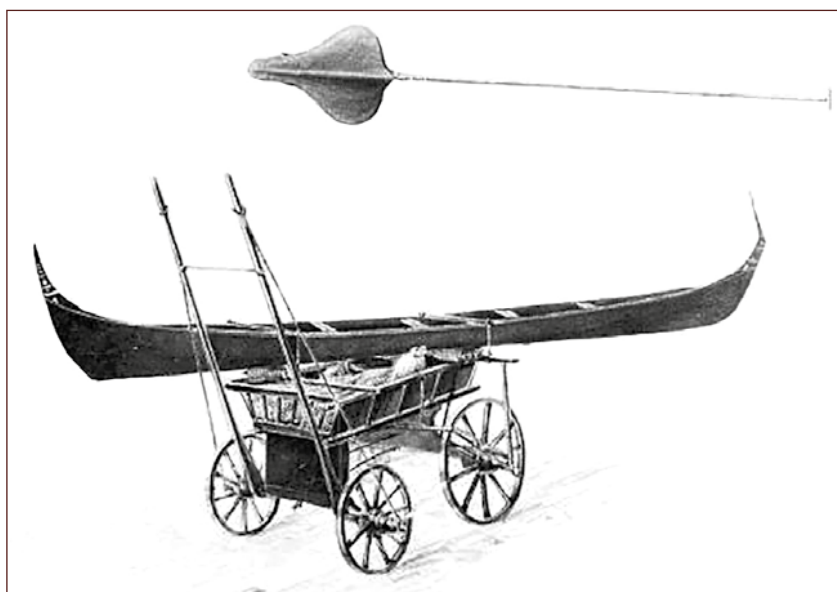


*Илл. 2. Предметы снабжения плавённой будары:
«пашное» весло, «абрашки»⁸ и черпак — «тякуч». 1896 г.*

⁸ «Абрашка» — острый крюк на короткой рукояти с темляком для захвата в воде крупной рыбы.

Уключины («клюшни») имели вид деревянных колышков, позднее — железных штырей, к которым весло крепилось тонкой ременной снастью. Кожаная обшивка весла, предохранявшая его от перетирания в месте соприкосновения с «клюшной», называлась «путца». Весло рулевое, звавшееся «кормовым», было длиннее, отличалось от «пашного» затейливой формой лопасти и наличием «мунички» — короткой поперечины на торце рукоятки, чтобы удобнее было править, отпираться, выдергивать весло из воды и прибрежного ила, зацеплять сетную подбору; «муничкой» же «ботали», пугая рыбу и загоняя ее в сети. В снабжение будары обязательно входил черпак для отлива воды — «тякуч».

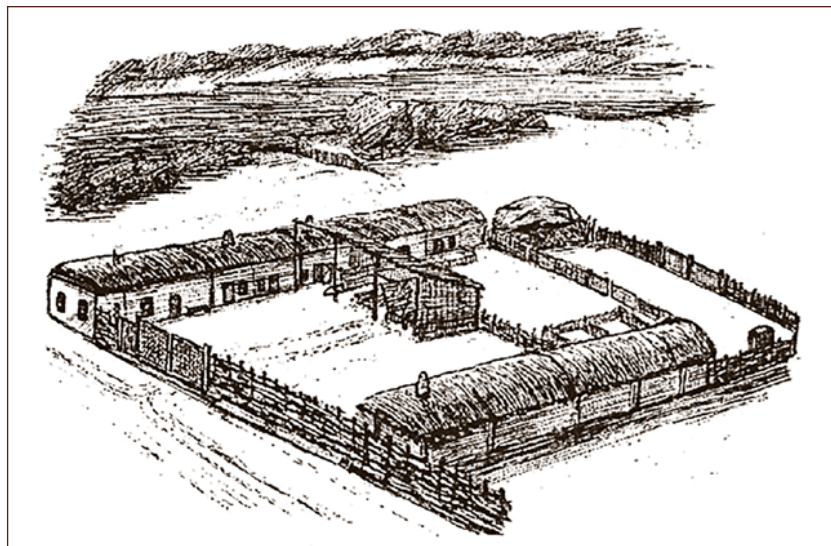
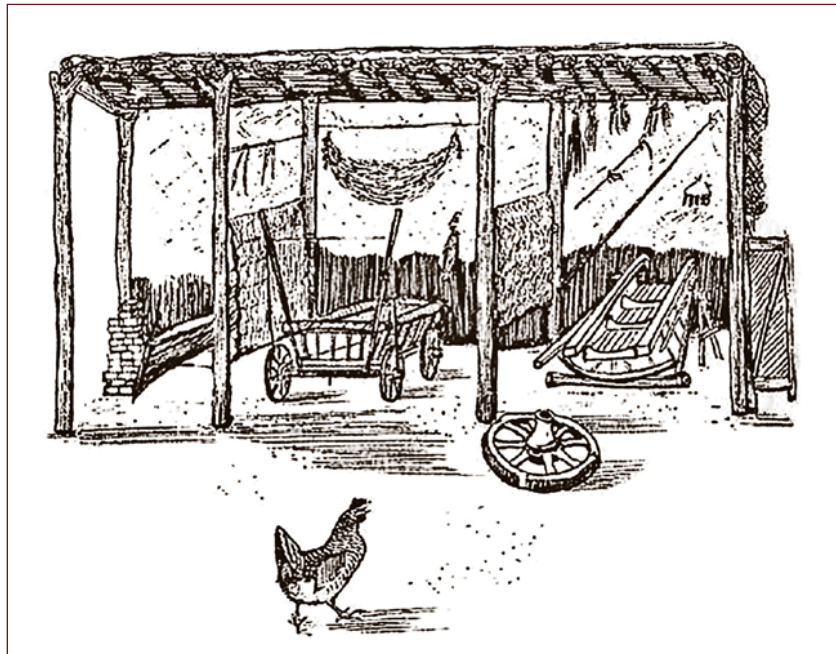
В начале XX века плавённые будары имели следующие основные характеристики: длина 7,1–9,25 м, ширина 0,7–0,8 м, высота борта 0,44–0,53 м, вес 82–164 кг, осадка порожнем 4,4–13,2 см, грузоподъемность 410–655 килограммов⁹. После завершения постройки, чтобы лодка не гнила и не растрескивалась, ее высмаливали изнутри и снаружи. Окрашивались будары в самые различные цвета, по желанию хозяев; были черные, синие, голубые, зеленые, даже полосатые, а лодки плавённых депутатов и атаманская — белые. Подобно волжским бударкам, изготавливавшимся из тех же «труб», уральские были узки и малоостойчивы. Но, во-первых, шире не сделать, не позволят габариты исходного материала, а во-вторых (и это, может, самое главное), для такого лова, на такой реке, как Урал, и для такого сообщества, каким являлось Уральское казачье войско, нужна была именно такая лодка.



*Илл. 3. Плавённая будара на повозке – «тагарке».
Вверху – кормовое весло. 1896 г.*

Специалист по деревянному судостроению А. Боярский в последней четверти XIX века сообщает об уральских бударках следующее: «Для плавания на них нужно

⁹ *Филин П. А., Курносин С. П.* Народное судостроение в России. Энциклопедический словарь судов народной постройки. — СПб. : Гангут, 2016. — С. 59–66.



Илл. 4 а, б. Подворье уральского казака. Начало XX века. Поперек двора расположен «подновес» (навес), в левом отделе которого в период между рыбными ловами хранилась плавленая бударка. Рисунок А. П. Ялфимова

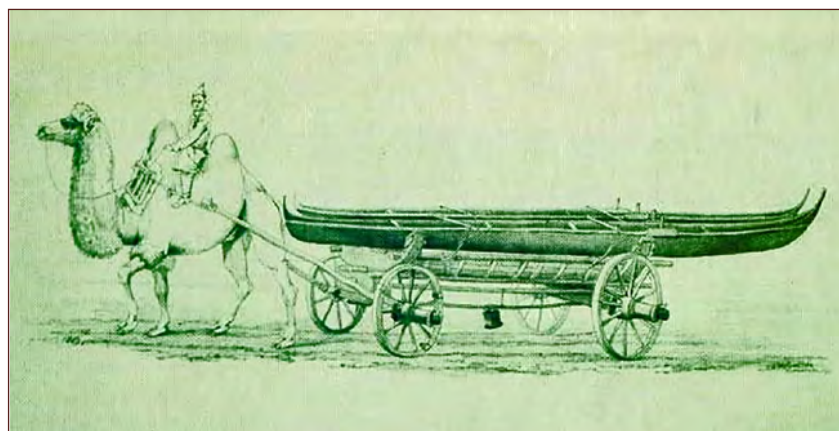
иметь большой навык, но смелые казаки выезжают на них для рыбных промыслов в Каспийское море за 4 и более верст от берега»¹⁰.

Справедливости ради необходимо сказать, что и казакам-бударщикам доводилось быть «оплошными». Такие случаи описаны в «Неофициальном отделе» газеты «Уральские войсковые ведомости», и вот два из них: «Проживавший в Орловском

¹⁰ Боярский А. К. Очерк практического руководства к постройке гребных судов / Сост. А. Боярский. — СПб. : тип. Морск. м-ва, 1886.

форпосте казак Григорий Истомин на канун 2-го мая ночью отправился из Кулагинской крепости в дом водою на бударке, взяв с собою нанятого им для рыболовства в Кулагине малолетка Андрона Вьюркова; и, не доехав до половины пути к Орловскому форпосту по случаю сильного шторма, в бударке опрокинулся и утонул, а Вьюрков, успевший ухватиться за бударку, был снят казаком Чукалиным»¹¹. Приводим и второе описание: «В Богатском форпосте отставные казаки Иван Ганьшин и Ермолай Гарынин 7 мая поехали в бударке по Уралу ставить так называемые сомовики¹². Когда подъехали к избранному месту, Ганьшин, чтобы крепче вбить кол для прикрепления снасти, встал с бударки на ноги. Первый кол он вбил благополучно, затем взял в руки другой и хотел так же, как и первый, руками с размаху воткнуть в дно. Но Урал в этом месте оказался глубже, кол не дошел до дна и Ганьшин вслед за колом моментально юркнул в воду, а бударка опрокинулась вверх дном. Но сидевший на веслах Гарынин, а также и Ганьшин не растерялись: им, хотя и не без труда, удалось поймать бударку и ухватиться за нее. В таком положении их несло по течению Урала с полверсты. Ганьшин продрог и ему уже начали изменять силы; он лег грудью на корму будары, обхватив ее обеими руками; Гарынин же оказался физически крепче и сильнее своего товарища: он ухватился одной рукой за будару, а другой снял с уключины весло, сел верхом на будару и начал управлять ею. Добравшись, таким образом, до ближайшего дерева, они перевернули будару, вычерпали воду и поплыли на берег... Подобные несчастья у нас не редки...»¹³. Хозяевами будар, как и участниками рыбных ловов, могли быть только лица казачьего сословия. Каждый владелец хранил будару в своем дворе под навесом, днищем кверху.

В назначенный к открытию плавни день записавшиеся для участия в ней казаки на верблюжьих арбах, конских дрогах и тагарках¹⁴ привозили свои лодки со всех концов войсковой области в определенное место близ Урала.



Илл. 5. Перевозка будар. Рисунок Н. Ф. Савичева, 1867 г.

¹¹ Уральские войсковые ведомости. — № 23. — 1867.

¹² Снасти для лова сомов.

¹³ Уральские войсковые ведомости. — № 21. — 1871. — Отдел неофиц.

¹⁴ Тагарка — легкая двухосная повозка, применявшаяся уральскими казаками в XIX — первой половине XX века.

Весенняя плавня, называемая еще севрюжкой, производившаяся от вскрытия реки до 25 мая — 1 июня, между Уральском и Гурьевом, велась спокойно, так как рыба шла во всю ширину разлившегося Урала, и места хватало всем. Здесь каждая бударка работала сама по себе. Не то было на осенней, самой добычливой, но в то же время самой трудной и самой напряженной плавне, длившейся с половины сентября по самый ледостав, начинаясь в 146 км ниже Уральска, от форпоста Каленый, и заканчиваясь в Гурьеве. Здесь уже было тесно, так как Урал «сидел в трубе» (меженном русле), а рыба осетровых пород скапливалась в «ятовях» — глубоких, удобных для зимовки местах.



Илл. 6. Бударки перед плавней. Фото к. XIX — нач. XX века

У Каленовского «рубежа» ранним утром все великое множество будар до пяти тысяч и более ставилось перпендикулярно урезу воды в несколько рядов, занимая в длину по берегу до трех верст. Все, что происходило дальше, более напоминало гонку с элементами схватки. После краткого общего молебна звучал «удар» сигнальной пушки, и тут же все лодки даже не спускались, а мгновенно сбрасывались в Урал, причем иные вверх дном, но это не беда: снасти и весла привязаны, лодку быстро ставили на ровный киль и стремительно неслись к ятови, ибо тот, кто успевал в числе первых, тот и был с рыбой, одновременно показав свою ловецкую опытность, силу и удаль; у промешкавших залов бывал гораздо хуже, а то и вовсе ничего.

Впереди войска наблюдали за процессом сброса в воду лодки плавённых депутатов с атаманской во главе. Их задачей было держать строй, не позволяя никому вырваться вперед, несколько уравнивая этим шансы ловцов.

В каждой бударе было по два человека: «весельщик», иначе «гребельщик», работавший двумя пашными веслами, и «кормельщик», чаще всего хозяин лодки и рыболовных снастей. Он правил и греб кормовым веслом, он же заметывал и выбирал плавную сеть. Такая будара с одним гребцом называлась «одинец». Иногда, ради большей ходкости, шли на дополнительные затраты, нанимая второго гребельщика; теперь это была уже «двойчатка». Работа гребца, в особенности на осенней плавне, была одной из самых тяжелых во всей хозяйственной деятельности войска. В весельщики обычно шли молодые, полные сил казаки, либо те, кто не имел



Илл. 7. Плавня. Перед «ударом». Фото нач. XX века

средств снарядиться на лов самостоятельно. У каждой будары был свой «караактер», а потому, нанимаясь, гребец сразу же ее осматривал, и на глаз определял ходовые качества, договаривался о цене: «У-у-у, нет, за тридцать не пойду: будара понура, чижола. Давай сорок»¹⁵. Надо сказать, что «понурыми» именовались лодки с отвислым из-за прогнувшегося днища (от времени или неправильного хранения) носом, создававшим упор на ходу. Вообще же будары были настолько ходки, что, по выражению уральцев, на них не плавали, а «скакали», как на конях, и нередко, особенно в честь приезда высокопоставленных особ, устраивали состязания в гребле.



Илл. 8. Плавня. Фото к. XIX – нач. XX века

На плавне, в атмосфере всеобщего нервного возбуждения и гонки за желанной добычей — «красной рыбой», за рыбацкой славой, весельщики в азарте нередко «загребались» до потери сознания; их полумертвыми выносили на берег и отливали

¹⁵ Малеча Н. М. Указ. соч. — Т. 3. — С. 316.

водой. На весла садился другой казак, а кормельщик, знай, покрикивает: «Левым тавань, правым бей!» (это чтобы повернуть влево) или «Бей прямо!»; с тем и мечет плавную сеть — «ярыгу», а как только опытной рукою «наслушает» в ней рыбу — тянет на борт. Показавшуюся из воды белугу, осетра, севрюгу или шипа «подбагривали абрашкой», затем «учакошивали по варке», то есть глушили ударом в голову специальной короткой палицей — «чакошкой», и переваливали в лодку. На осенней плавне бударки работали всегда «связкой» — одну ярыгу тянули вниз по течению двумя лодками.



Илл. 9. Осенняя плавня. Рисунок Н. Ф. Савичева, 1867 г.

«Сотни лет, — пишет исследователь казачьих промыслов Н. А. Бородин, — описанным порядком производилось на Урале осеннее плавённое рыболовство, доставляя уральцам главные средства к существованию и несению военно-денежной повинности, а вместе с тем давая возможность путем соревнования, развивать физические силы, ловкость, проворство и неутомимость — качества, так необходимые для хорошего воина»¹⁶.



Илл. 10. Гурьев. Весенняя плавня. Фото 1868 г.

¹⁶ Бородин Н. А. Указ. соч., 1901. — С. 19.

«Расплавав» ятовь (а это по 20–40 вёрст в день), у нижнего «рубежа», обозначенного поставленной на берегу кибиткой плавённого атамана и контролируемого депутатскими бударами, казаки прекращали лов и направлялись к стану. Там их поджидали разбитые заранее прибывшими обозниками «кошары», а также приехавшие из российских губерний скупщики рыбы. Готовится «щербя» (уха из осетрины), первая партия икры уже пробита через «грохот» и, в чашках, а то прямо в ведрах, стоит, ожидая едоков посреди артельного «стола» — постеленного прямо на земле рядна.

После днёвки, используемой для починки сетей, торга, разделки рыбы и приготовления икры, на утро третьего дня все начиналось сначала: плавённое войско, «разбивая» одну ятовь за другой, скатывалось Уралом все дальше и дальше к самому Каспийскому морю, а параллельно ему, берегом, срезая излучины, двигался громадный обоз, состоявший из повозок самих казаков, российских перекупщиков, продавцов, виноторговцев, а еще в первой половине XIX века — и «плавного караула» (вооруженной казачьей охраны против разбойных нападений соседей-кочевников).



Илл. 11. Плавённое рыболовство на р. Урал. Открытка нач. XX века

В Хивинском походе зимой 1839–1840 гг., в котором участвовали и уральцы, на повозках везли четыре будары — для разведки и охраны при форсировании водных преград. Будары так и не использовали по назначению: сначала в них транспортировали обмороженных и больных, а когда стало ясно, что не вовремя начатая экспедиция провалилась, использовали в качестве дров.

По весне, когда Урал разливался, топил прибрежные селения — форпосты, ездили на бударах по улицам, возили сено домашнему скоту, переживавшему наводнение вместе с людьми на плотках, доставляли из поселка в поселок казенную почту.

Так, по весне 1914 г. через одну из центральных улиц действовала лодочная переправа, и здесь же можно было видеть такую картину — казак едет на лошади, запряженной вместо повозки в нагруженную будару.

Использовали лодку и на праздниках — масленичные «поезда» с ряжеными включали в себя и влекомые лошадьми будары. Сидевшие в них казаки гребли веслами по снегу, заметывали ярыги и невода, в которые, исполняя роль осетров, «попадались» их сотоварищи.

В бударах ездили охотиться на водоплавающую дичь; это под Гурьевом в дельте Урала, а то и в самое море, либо к занесенному песком, заросшему камышами устью Эмбы.

На бударах и воевали: еще в первой половине XIX века казаки выслеживали в «чернях», густых камышовых зарослях, на прибрежном мелководье Северного Каспия, морских разбойников — людокрадов; туркмен и киргиз-кайсаков, нападавших в своих лодках на астраханских и гурьевских рыбаков.

Самое же кровавое дело с участием будар произошло летом 1919 г. Надеясь освободить захваченную красными столицу войска, уральские казаки скрытно сосредоточили в густом тальнике на правом берегу притока Урала, реки Чаган, множество будар, свезенных из близлежащих поселков. Ранним утром спустили лодки на воду и погребли к левому, городскому берегу. Но разведка красных сработала как надо и переправлявшиеся угодили под сильнейший ружейно-пулеметный и артиллерийский огонь; вниз по течению поплыло множество истрелянных будар, пустых и с мертвыми казаками — их в тот день погибло несколько сотен.

Как ни были хороши для казаков и любимы ими грациозные ходкие будары-однодеревки, но с первых лет XX века они начали исчезать, уступая место лодкам другого типа. Вот что пишет по этому поводу казачий офицер И. Хорошхин: «В настоящее время стали появляться бударки, сделанные из тонких досок; хотя они не имеют такой прочности, устойчивости и легкости на ходу, но благодаря дешевизне постепенно начинают входить в употребление между казаками. Стоимость долбленной будары 50–70 руб., а дощатой 10–15 руб.»¹⁷.

Отметим, что старые казаки не соглашались считать новоманерные лодки бударами и презрительно называли их «дощаниками».

На Урале будары спускались на воду только во время осенней и весенней плавни, а между ними все лето на реке не было ни одной лодки, за исключением паромов на перевозах около важнейших казачьих селений. Дело в том, что после перенесения в 1752 г. «учуга» из дельты Яика близ Гурьева в Яицкий Городок, теперешний Уральск, река ниже его вплоть до моря стала рассматриваться казаками в качестве огромного естественного садка для нагула и размножения осетровых — основного источника пропитания и благосостояния Войска. Поэтому всякое судоходство в период между плавнями, чтобы не пугать рыбу, здесь строго воспрещалось. На Урале можно было видеть лишь редкие будары ревизоров, тогдашней рыбоохраны, а все остальные казачьи будары по возвращении с плавни на свое подворье опечатывались.

¹⁷ Хорошхин И. П. Краткое описание рыболовства Уральского казачьего войска : Сост. по поручению наказ. атамана Урал. казачьего войска полк. И. Хорошхин / Урал. казачье войско. Междунар. выст. рыболовства и рыбоводства в С.-Петербурге, 1902. — СПб. : типо-лит. К. Л. Пентковского, 1902. — С. 7.



Илл. 12. Казаки с неводом у г. Уральска. Рядом – дощатая будара. Нач. XX века

В первые десятилетия XX века их делали все в меньшем количестве, а после гибели Уральского казачьего войска в Гражданской войне прекратилась и история бударок. При советской власти массовые плавённые ловы прекратились. Будары с их узкой специализацией оказались не нужны и больше не строились.

В наши дни все среднее и нижнее течение Урала принадлежит Казахстану, а бывшая земля Уральского казачьего войска разделена между Западно-Казахстанской и Атырауской областями (незначительный участок отошел к Оренбургской области России). Русскоязычное население год от года сокращается, и живая традиция строительства будар была прервана. Единственный сохранившийся образец лодки-бударки находится в фондах Российского этнографического музея в Санкт-Петербурге.

Несколько слов скажем о происхождении бударок. По своим формам, особенно наличию высоких надстроек в носу и корме, очень тонкой выделке, данный лодочный тип является уникальным. Нами не выявлены прямые аналоги подобной лодке в России. Уральская бударка вобрала в себя традиции волжского судостроения — это очевидно, так как «трубы» поставлялись с Поволжья. Тем не менее есть и существенное отличие от волжских долблёнок — последние существенно шире «раскрывались» и, самое главное, не имели таких острых оконечностей в носу и в корме.

Высоко приподнятые оконечности лодок характерны для дунайских лодок казаков, проживающих в пос. Вилково, однако прямого сходства опять же нет. Вилковские лодки дощатые, недолблённые и не имеют надстроенных по форштевню и ахтерштевню элементов.

Историк уральских казаков А. Б. Карпов высказывает предположение о северном происхождении яицких казаков: «...я считаю нужным заметить здесь только то, что не только Гугня, но и последующие, переселившиеся на Яик, казаки были не донцы, а жители северных русских областей, те же ушкуйники, называвшиеся при

царе Иване Грозном волжскими казаками»¹⁸ (Гугня в преданиях казаков — первый казачий атаман на Яике). Может, в уральских бударках мы можем видеть потомка ушкуев? Это только предположение, хотя не лишённое некоторых оснований. Учитывая тесные связи Новгорода с варягами, можно гипотетически предположить, что высокие наверхия носа и кормы — это отдалённые реминисценции варяжских драккаров.

**Описание бударки уральских казаков
из собрания Российского этнографического музея**

В мае 2018 г. единственный дошедший до наших дней экземпляр казачьей лодки был выявлен П. А. Филиным в фондах Российского этнографического музея. Экспонат имеет шифр 6832-288, «Сибирь». По результатам осмотра выяснено, что лодка не имеет отношения к Сибири и идентифицирована как плавённая (плавная) бударка уральских казаков конца XIX — начала XX вв. Соавторы, имея на то достаточно веские основания, предположили, что она была привезена в Санкт-Петербург в 1902 г. в качестве экспоната выставки на конгрессе по рыболовству и рыбоводству, и в дальнейшем попала в коллекцию РЭМ. Подтверждением сказанного выше являются два сохранившихся фото с выставки, где изображена, по всей видимости, именно эта бударка. Легко узнаваемы борт, накладка штыревой уключины, рулевое весло с лопастью замысловатой формы.



Илл. 13. Процесс обмера бударки в Российском этнографическом музее

В феврале 2019 г. соавторами под руководством и при активном участии инженера-кораблестроителя Виктора Робертовича Дынникова были сняты основные размерения бударки, а также сохранившихся предметов, относящихся к этой лодке. В. Р. Дынниковым были предоставлены составленные им теоретический чертеж и таблица плазовых ординат лодки, приводимые ниже.

¹⁸ Карпов А. Б. Уральцы: Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.): Исторический очерк / А. Б. Карпов. — Уральск: Войсковая типография, 1911. — С. 45.

Основные размерения бударки:

- длина наибольшая — 8310 мм;
- ширина на миделе — 710 мм;
- высота на миделе — 325 мм.

Лодка представляет собой выдолбленный ствол дерева, тщательно обработанный, имеет острые оконечности и узкие, плавно расширяющиеся к миделю выборки в носу и корме. Для контроля толщины борта применялись «сторожки» — палочки заданной длины диаметром 4–5 мм, которые забивались в просверленные в бортах отверстия (при работе теслом изнутри и достижении «сторожка» выборка прекращалась). Бударка имеет «залощенные» борта снаружи и изнутри, так что сторожки практически не видны, только при внимательном осмотре удалось их разглядеть.

Толщина борта — около 20 мм. Дно плоское с плавным округлым переходом к бортам, имеющим незначительный развал (строго вертикальным можно назвать лишь условный ширстречный пояс). Оконечности в плане чрезвычайно острые, несколько приподнятые, с кривообразными штевнями. Весь облик лодки говорит о том, что она стремительно, как нож, разрезала воду, управляемая сильными руками опытных в своем деле казаков.

Седловатость днища и бортов незначительная. Оба штевня имеют высокие наделки в форме рогов. Их назначение скорее декоративное, нежели практическое.

В носу и в корме по диаметральной плоскости для защиты корпуса прибиты металлические полосы шириной около 15 мм, начинающиеся под днищем и уходящие вверх, охватывая наружные торцы наверхней штевней (в носу полоса уходит от форштевня под днище на 500 мм).

В кормовой части в 180 мм от торца ахтерштевня просверлено сквозное отверстие диаметром около 30 мм, в которое, по всей видимости, вставлялась рукоятка — поперечина для перетаскивания лодки, либо ввязывалась чалка.

Бударка имеет 5 бимсов — «киргичей» прямоугольного сечения. Верх четырех из них ровный, лежит в плоскости горизонта; нижняя часть выбрана с плавной кривизной, уменьшая толщину детали в направлении от бортов к диаметральной плоскости (стрелка погиби около 5 мм). Единственный гнутый киргич расположен на условном шпангоуте № 5 и выгнут вверх (стрелка погиби около 10 мм). Все киргичи тщательно выделаны, сверху и с боков имеют декоративные канавки.

Ширина 1-го киргича — 35 мм, толщина — 25–45 мм. Ширина 2-го киргича — 35 мм, толщина — 30–45 мм. Ширина 3-го киргича — 60 мм, толщина — 25–45 мм. Ширина 4-го киргича — 70 мм, толщина — 30 мм. Ширина 5-го киргича — 40 мм, толщина — 25–40 мм.

В носовой и кормовой части лодка скреплена двумя П-образными скобами из железного прутка диаметром 10 мм. Их вертикальные стойки раскованы из круглого сечения в плоскость, каждая из которых имеет по два отверстия; через них скоба прибита к борту гвоздями.

Характерный, очень своеобразный вид придают бударке наделки или наверхия (авторам не удалось выяснить казачье название этих деталей) на обоих штевнях, поставленные с легким завалом внутрь. Наиболее развитое носовое наверхие

имеет внизу вилкообразное разветвление, обе составляющие которого прибиты к планширю с левого и правого бортов. Разветвление является отдельной деталью и скреплено с навершием гвоздями и железной полосой, огибающей всю конструкцию.

Кормовое навершие такой «вилки» не имеет, оно также прибито гвоздями к корпусу лодки.



Илл. 14. Носовая часть бударки из коллекции Российского этнографического музея

С внешней стороны бортов, вровень с планширем, идет буртик, по-казачьи «рейка», толщиной 20–25 мм. Наибольшей высоты (до 55 мм с одного борта и до 45 мм с другого) и толщины он достигает в районе миделя. В оконечностях его высота — около 15 мм, а толщина плавно сходит на нет. Буртик прибит гвоздями (шаг 150 мм), загнутыми изнутри.

Бударка имеет две, расположенные значительно в нос от миделя, уключины — два железных штыря диаметром 20 мм и высотой над бортом около 130 мм, закрепленные в деревянных накладках, прикрепленных к бортам двумя болтами каждая. Длина накладки — 440 мм, толщина — 50 мм. Штыри сверху расклепаны, чтобы предотвратить соскальзывание кожаных ремешков — креплений, связывавших весло со штырем.

Внутри лодки, в кормовой ее части, имеются две прибитые гвоздями к бортам планки длиной около 230 мм, шириной наибольшей 25 мм, сужающиеся к концам до 5 мм — подставки под «нашест», недошедшее до нас сиденье кормщика. Подставка под «нашест» весельщика не обнаружено.

Лодка имеет черный цвет, возможно, это черная краска или состав на основе смолы. Под черной краской в местах царапин проглядывается красная краска (сурик?). Возможно, именно красного цвета первоначально была лодка (либо это цвет технологического этапа покраски лодки).

Корпус хорошей сохранности, за исключением нескольких трещин, отремонтированных с помощью скобок, имеющих расплющенный овальный вид, идущих друг за другом строчкой. Скобки имеются как внутри лодки, так и снаружи, на дни-

РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

ще. Самая же большая трещина, расположенная горизонтально в кормовой оконечности, не ремонтировалась — видимо, она образовалась в более поздние времена.

Из предметов снабжения бударки сохранились только два весла — «пашное» (гребное) и «кормовое» (рулевое). Оба весла находились отдельно от лодки, имеют собственные музейные шифры и отнесены в один комплекс с бударкой уже авторами данного описания.

Общая длина гребного весла (шифр 3305 НВ) — 1555 мм, длина лопасти — 350 мм, ширина — 200 мм; диаметр веретена — до 60 мм, утоньшение веретена под рукоять имеет длину 120 мм, диаметр в торце — 40 мм. Весло сопрягалось со штырем ключины в 480 мм от торца рукояти кожаным ремешком, который также сохранился.

Общая длина рулевого весла (шифр 3306 НВ) — 1600 мм, длина лопасти — 300 мм, диаметр веретена — до 40 мм, длина «мунички» (поперечины на противоположном лопасти конце веретена) — 110 мм, диаметр — 30 мм.

Лопасть гребного весла имеет лопатообразную форму с фигурным торцом; лопасть кормового — форму более затейливую, также с фигурным торцом.

Веретёна обоих весел соединяются с лопастями внакладку, косыми срезами, создающими вид единой детали. Длина места соединения гребного весла — 270 мм, рулевого — 320 мм.

Таблица 1

Плазовые ординаты бударки

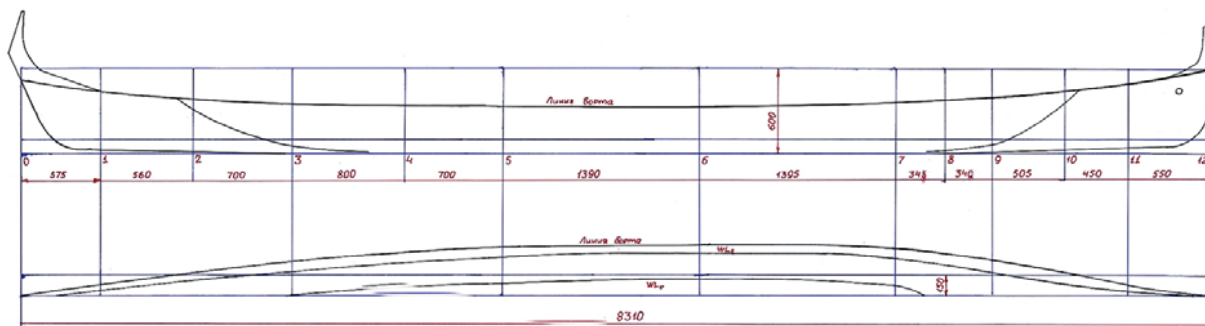
Усл. шп.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Полушироты от ДП													
Линия борта	10	83	159	240	300	335	355	335	303	247	148	75	10
ВЛ 3	0	58	137	218	283	323	345	313	256	215	121	54	0
ВЛ 2	0	40	100	167	237	277	300	260	223	166	81	29	0
ВЛ 1	0	23	67	120	183	230	254	217	178	111	37	13	
ВЛ 0				10	52	86	120	79					
Высоты от ОЛ (от ВЛ 0)													
Линия борта	510	435	385	345	330	326	325	350	370	386	419	490	600
Линия батокса			300	77	27	8	3	12	30	90	419		
Линия киля		27	15	0	0	0	0	0	4	14	29	42	

Таблица 2

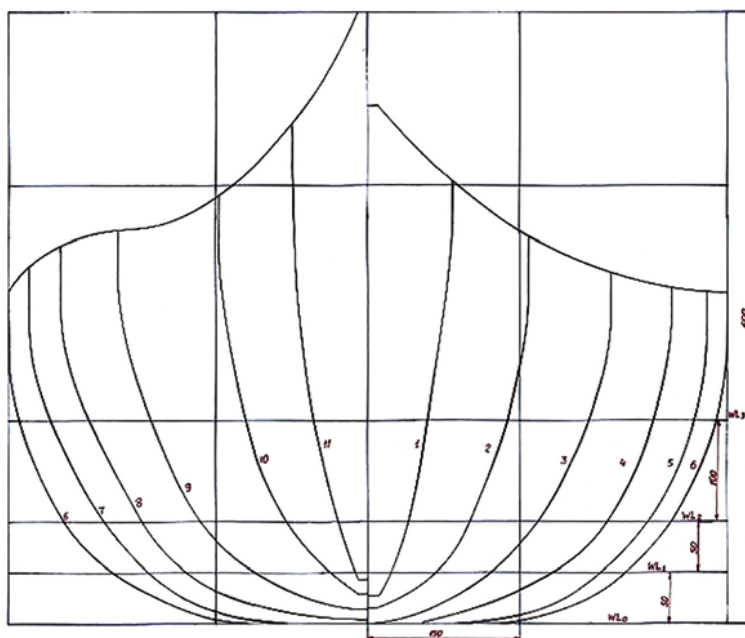
Расстояния между киргичами

Нос — скоба	скоба — 1 киргич	1—2 киргич	2—3 киргич	3—4 киргич	4—5 киргич	5 киргич — скоба	скоба — корма
575	1260	1500	1350	1395	685	955	550

Авторы выражают благодарность Российскому этнографическому музею (Санкт-Петербург) и лично заместителю директора по учету, хранению и реставрации музейных ценностей РЭМ Н. Н. Прокопьевой и хранителю музейных фондов И. Д. Ткаченко.



Илл. 15 а. Обмерный чертеж бударки из Российского этнографического музея в проекциях корпус, бок и полуширота



Илл. 15 б. Обмерный чертеж бударки из Российского этнографического музея в проекциях корпус, бок и полуширота

Литература

1. Бородин Н.А. Уральское казачье войско. Статистическое описание: в 2 т. – Т. 2. – Уральск, 1891.
2. Боярский А.К. Очерк практического руководства к постройке гребных судов. – СПб. : тип. Морск. м-ва, 1886. – 114 с.
3. Даль В. Толковый словарь. – Т. 1–4. – М. : Русский язык, 1978–1980.

4. *Данилевский К. В., Рудницкий Е. В.* Урало-Каспийский край: Уральская губерния и бывшие – земля Уральского казачьего войска и Уральская область : Краеведческий справочник по истории, географии, экономике и быту русского населения края. – Уральск : Губоно, 1927. – 232 с.
5. *Карпов А. Б.* Уральцы: Ч. 1. Яицкое войско от образования войска до переписи полковника Захарова (1550–1725 гг.) : Исторический очерк. – Уральск : Войсковая типография, 1911.
6. *Левшин А. И.* Историческое и статистическое обозрение Уральских казаков. – СПб., 1823. – 84 с.
7. *Малеча Н. М.* Словарь говоров уральских (яицких) казаков. – Т. 3. – Оренбург : Оренб. кн. изд-во. 2002. – 568 с.
8. *Паллас П. С.* Путешествие по разным провинциям Российской империи. Избранные главы. – Уральск : Оптима, 2006. – 269 с.
9. Уральские войсковые ведомости. – № 23. – 1867.
10. Уральские войсковые ведомости. – № 21. – 1871. – Отдел неофиц.
11. *Филин П. А., Курносин С. П.* Народное судостроение в России. Энциклопедический словарь судов народной постройки. – СПб. : Гангут, 2016. – 408 с.
12. *Хорошхин И. П.* Краткое описание рыболовства Уральского казачьего войска : Сост. по поручению наказ. атамана Урал. казачьего войска полк. И. Хорошхин / Урал. казачье войско. Междунар. выст. рыболовства и рыбоводства в С.-Петербурге. – СПб. : типо-лит. К. Л. Пентковского, 1902.

ЛОДКИ ЗВЕРБОЙНЫЕ БЕЛОГО МОРЯ

Крысанов А. А.

Звербойная лодка сохранилась до наших дней как зримый и осязаемый памятник активного выживания поморов на грани предельно переносимых нагрузок и лишений, постоянного ожидания и присутствия смертельной опасности. Во время весенней охоты на тюленей на лодке преодолевали открытую воду, перетаскивали ее по льдинам, уходя от берега далеко в открытое море. Лодка длиной всего 4 м, высота борта 0,4 м, с четырьмя звербойями, она едва возвышалась над водой. При исследовании этих лодок оказалось, что при внешнем кажущемся сходстве они существенно различаются, поэтому необходимо их подробное описание.

В 2018 году на Зимнем берегу Белого моря в селении Большие Козлы были найдены 2 звербойные лодки, условно названные «новая» и «старая»: «новая» в хорошем состоянии, долгие годы хранившаяся в амбаре, и ветхая «старая», лежавшая под открытым небом. Лодки длиной чуть более четырех метров.

Лодки ежегодно применяли на звербойном промысле тюленей в марте — апреле, вручную таща их по льду до открытой воды, а затем переплывая на них морские разводья между льдинами, поэтому от лодок требовалась легкость и прочность.

Корпус, разбухая и усыхая, все время менял свой размер, менялся размер его частей, пусть и в пределах свойственных древесине, на 4,5–12%. Технические решения, примененные мастерами, давали возможность не только сохранять корпус в целостности, но и регулировать его сочленения.

Внешний вид

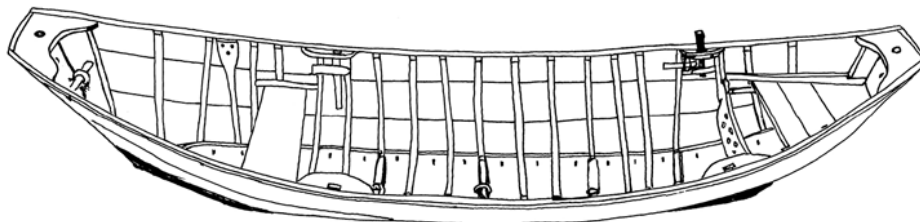
Традиционно лодку строили из ствола осины в виде низкобортной лодки-долбленки. Чтобы лодка могла брать больше груза и всходить носом на волну, необходимо было нарастить борта выше. К долбленому основанию (днищу) в носу и корме приколачивали гвоздями вертикальные носовой и кормовой штевни, к ним приколачивали доски обшивки, внутрь ставили опруги-шпангоуты.

У «новой» лодки киль в виде широкого (53 см) долбленого основания, и прибитые к нему в носу и корме транцевые доски (штевни). Обшивка борта состоит из 3 широких, но тонких досок с каждой стороны.

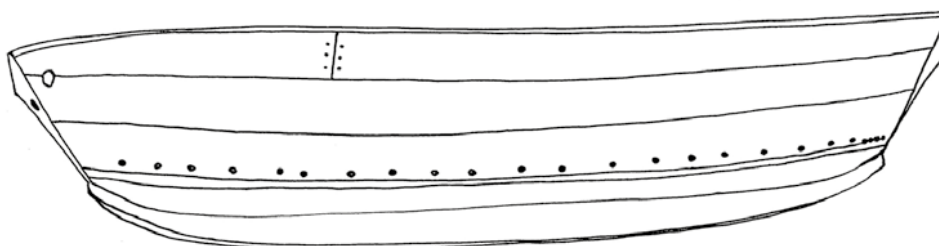
Благодаря небольшим транцам решали сразу две задачи: увеличивали грузоподъемность без увеличения длины корпуса; не было необходимости сильно изгибать концы бортовых досок (могли треснуть).

Лодка «новая» измерялась стоящей на своем фальшкиле (высотой в центре 16 см), по перпендикулярам до пола: высота носа — 108,6 см, кормы — 92,5 см. Длина лодки — 415,5 см. Наибольшая ширина на мидель-шпангоуте, находящемся на 210 см от носа и 205,5 см от кормы, составляет 142 см. Глубина лодки измерена внутри от верхнего уровня бортов до дна в районе мидель-шпангоута — 44 см. Лодка

сделана вручную, без соблюдения одинаковых размеров, зато и без внутренних напряжений частей, как сами шпангоуты легли при подгонке, так и прикреплены.



Илл. 1 а. Лодка лежит на левом борту



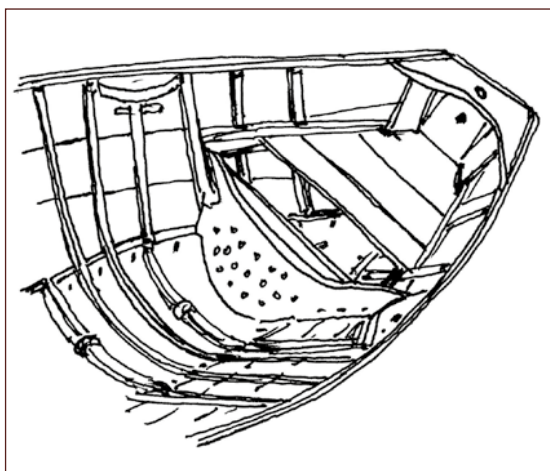
Илл. 1 б. Лодка лежит на правом борту

Набор корпуса

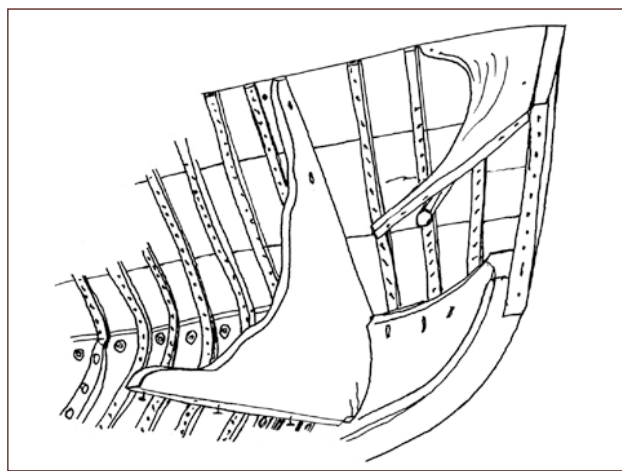
К днищу «новой» лодки изнутри веревкой пришиты шпангоуты разных видов. Больших шпангоутов из кокор всего 2: носовой (в метре от штевня) и кормовой (на расстоянии чуть меньше метра). Оба приколочены железными гвоздями сквозь борта.

Такие шпангоуты из еловых кокор встречаются на обычных лодках, где они формируют развал носовых и кормовых скул.

Основными в креплении к днищу кия являются 5 коротких и толстых изогнутых шпангоутов, состоящих из 3 частей каждый. Длина нижней части (если смо-

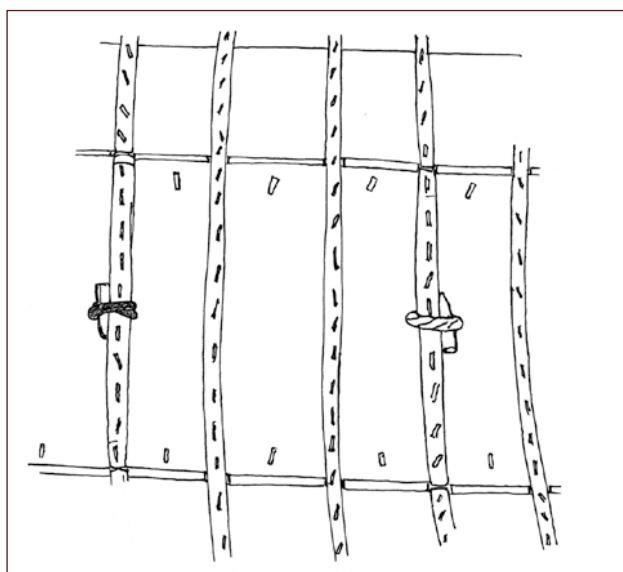


Илл. 2 а. Корма «новой» лодки



Илл. 2 б. Сломанная корма «старой» лодки

треть от носа лодки): 49; 53,5; 53; 48,5 и 46 см. Боковые части по высоте почти ровень с бортами. Эти толстые шпангоуты стоят через 2 тонких шпангоута (на «старой» лодке через 4). Благодаря своей толщине, 4×4 см, и продольной прошивке (веревочкой) с осиновым днищем, они держат его в расправленном состоянии. Каждый толстый шпангоут посередине соединен с фальшкилем, сквозь 2 отверстия в днище, кольцом (или полукольцом, т. к. нет возможности увидеть крепление снизу, перекрытое металлической полосой, прибитой на киль) из скрученного, как веревка, дерева (елка?). Таким образом, на «новой» лодке фальшкиль притянут к основанию 5 кольцами (полукольцами?). Сбоку от шпангоута, под каждое кольцо (полукольцо?), для большего натяжения, горизонтально заколочен клин, который при усушке дерева можно еще подбить. Фальшкиль с подогнутыми вдоль основания концами длиной около 2,7 м, с толстой металлической полосой (4 см шириной) снизу по всей длине, которая и закрывает отверстия крепления.

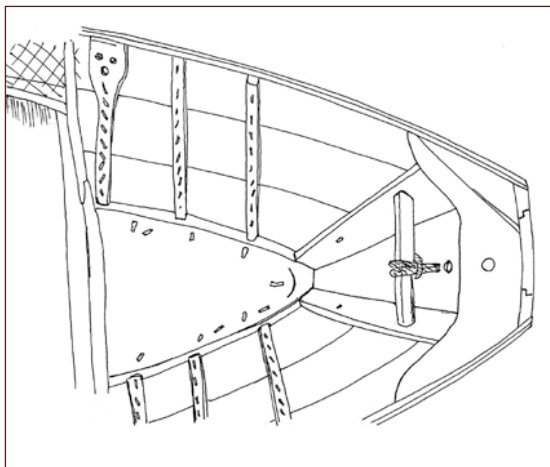


Илл. 3. Крепление фальшкиля к днищу лодки

Тонкие 20 шпангоутов (ширина — 2,5 и толщина — 0,9 см) располагаются равномерно на расстоянии 16–22 см друг от друга, как легли при пришивании. При этом первый шпангоут идет от носа на расстоянии левый борт — 70 см, правый — 62 см, а последний от кормы: левый борт — 45 см, правый — 55 см. По борту три первых от носа шпангоута и два с кормы доходят только до верхнего края долблёного днища и не имеют нижней средней части, как и тонкие шпангоуты, доходящие до концов 5 толстых нижних шпангоутов. Остальные цельные.

Третий от носа шпангоут в верхней части расширяется и имеет форму лопатки, в которой просверлены три отверстия в виде треугольника вершиной вниз, они проходят и сквозь борт.

В материалах каталога выставки «Крестьянские суда на Севере» применение этого крепления описывалось так: «В отверстия продевалась веревка — «ушница», служащая для крепления «пентура». Последний представлял собой жердь длиной



Илл. 4 а. Нос «новой» лодки со шпангоутами и дополнительными усиливающими досками



Илл. 4 б. Шпангоуты в центральной части «старой» лодки

около 2,5 м, и толщиной 20–21 см в центральной части, сужающейся на концах до толщины удобной для ладони. «Пентур» привязывался поперек лодки при помощи «ушниц» и служил для поддержания осиновки при перетаскивании по льду. Для этой операции требовалось 3 человека. Один из них тянул лодку за «шишку» (веревку, идущую от носа лодки), двое других шли «на пентуре», причем, не только толкая лодку вперед, но и подтягивая ее надетой на плечи лямкой, конец которой привязан к борту примерно в центральной части осиновки... Стоимость осиновки, строившейся практически во всех деревнях Зимнего берега в начале XX в., составляла около 20 руб.»¹.

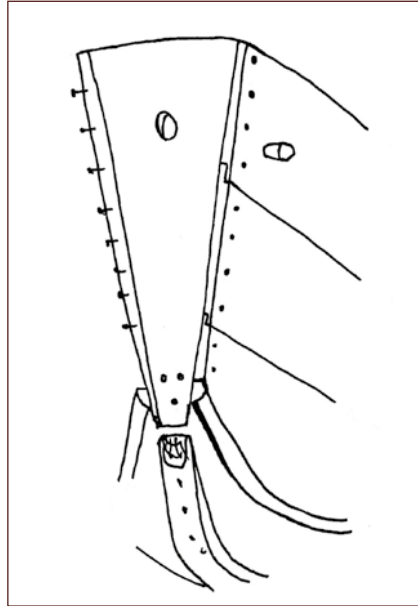
Обшивка

Обшивка крепится к шпангоутам при помощи веревочных стежков (на «старой» лодке 5 стежков на 16–17 см длины шпангоута), веревка продета сквозь высверленные в борту отверстия и расклинена снаружи деревянными клинышками. Обшивочные доски (набои) на обеих лодках тонкие, шириной около 16–19 см.

На «старой» лодке толщина доски всего 11–12 мм. При внешнем осмотре кажется, что это простое соединение «вгладь (встык)», когда ровные боковые плоскости досок плотно прижаты друг к другу. Но на самом деле, для большей жесткости и водонепроницаемости, в досках вдоль выбраны четверти, когда нижняя кромка доски перекрывает своим выступом предыдущую «внахлест (внакрой)», образуя, по сути, клинкерную обшивку. Благодаря такому соединению мастер получил при 11 мм толщины гладкой обшивки паз общей глубиной 5 мм + 16 мм + 5 мм = 26 мм для конопатки, еще и хорошо удерживаемой за счет 2 прямых углов. Изготовление такой обшивки трудоемко и требует специального рубанка — отборника.

¹ Крестьянские суда на Севере. Памятники северорусского деревянного судостроения в собрании музея «Малые Корелы»: Каталог / ФГБУК «Архангельский государственный музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы». — Архангельск, 2015. — С. 4, 5.

На «старой» лодке доски обшивки крепились к штевням тонкими железными гвоздями через 4–5 см. В ахтерштевне «старой» лодки, транцевой доске высотой 60 см, в верхнем набое — 4 гвоздя, в среднем — 4, в нижнем зауженном — 2, при этом гвозди заколочены подальше от утоньшения досок на стыке, где они могли бы расколоть ослабленную древесину. Шов для герметизации проложен мхом.



Илл. 5. Корма «старой» лодки с креплением тонкими железными гвоздями

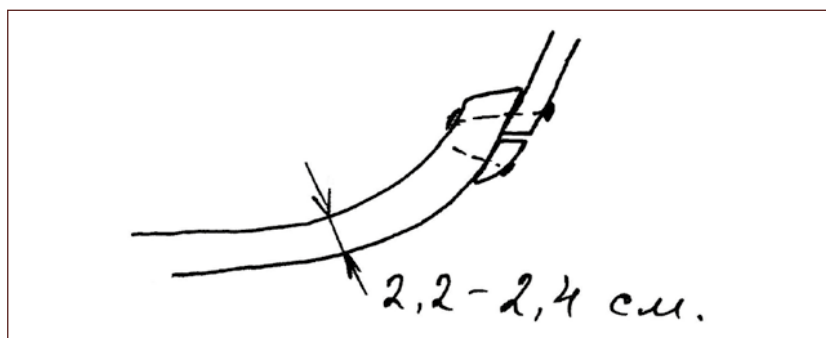
На «новой» лодке верхний набой зауживается к корме, поэтому рассмотрим крепление среднего, имеющего постоянную ширину. Он приколочен уже 14 мелкими гвоздями к транцу, почти сплошной строчкой. Транцы усилены дополнительными вертикальными досками по бортам, на рисунке 4 а они расположены по обеим сторонам штевня.

На «старой» лодке транцевая доска прибита к оконечности днища тремя гвоздями в виде треугольника вершиной вниз. Концы гвоздей, прошедшие основание насквозь, загнуты в виде крючка и еще раз загнуты при забивании. По размеру они средние между вколоченными в форштевень и удерживающими нижний набой, прижатый к основанию лодки.

Здесь и начинаются главные отличия «новой» и «старой» лодки. На «новой» нижний набой приколочен 20 большими четырехгранными гвоздями (с большими шляпками) с правого и 20 с левого борта, загнутыми изнутри. По левому борту первый гвоздь в 20 см от носа, последующие через: 16,0; 17,0; 18,0; 20,0; 11,5; 18,2; 18,5; 17,0; 16,5; 20,0; 17,5; 19,8; 19,0; 14,5; 13,5; 14,0; 19,0; 14,0; 13,0 см и в самой корме, на участке около 20 см длиной, еще 4 малых гвоздя. В «старой» лодке те же гвозди с большими шляпками использованы только в носовой и кормовой оконечностях, а вся центральная часть лодки прибита заклепками. Технология старая, применяемая до сих пор в Северной Норвегии, когда четырехгранным (с большой шляпкой) гвоздем снаружи пробивается борт, затем на него втугую насаживается круглая

шайба, большая часть гвоздя откусывается клещами, а оставшийся пенек расклепывается ударами молотка.

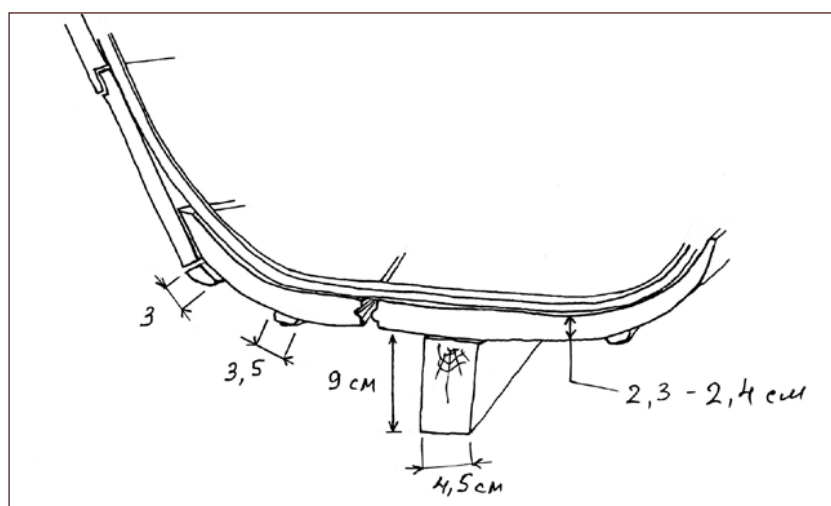
На обеих лодках нижняя бортовая доска снаружи внахлест заходит на осиновое основание, выступая ступенькой на свою толщину, для получения гладкой поверхности это место закрывается прибитой рейкой, с одним состроганным углом.



Илл. 6. Рейка, закрывающая торец бортовой доски

Основание

К «старому» днищу 4 толстых коротких шпангоута приклепаны заклепками, первый от носа шпангоут — 5 заклепок, второй — 6, третий — 6, четвертый — 4 заклепки, в отличие от «новой» лодки, где они лишь пришиты веревочками, было непонятно, в чем необходимость такого мощного и жесткого крепления на «старой» лодке. В основании замечена и другая странность: в оконечностях, где нос и корма имеют загиб кверху, годовые слои древесины, до этого расположенные вдоль, а затем на срезе идущие поперек, как и положено, вдруг снова начинают идти вдоль, как будто в этом месте был корень или росла ветка. Загадка разрешилась просто. Когда лодку распилили на две части, днище оказалось составным, а пересекающая его наискось едва заметная трещина — искусно сделанным стыком.

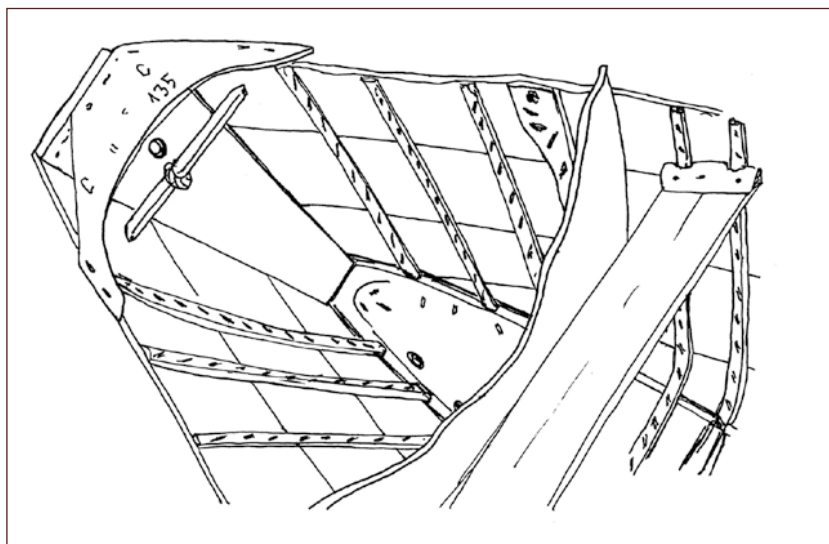


Илл. 7. Стык в днище корпуса «старой» лодки

Крепление для веревки

Вес «новой» лодки небольшой, можно поднять и перенести ее вдвоем. На носу в транцевой доске круглое отверстие для продевания веревки. Напротив него вставлен прямоугольный брусок поперечины, проходящий через средний набой, за который закреплялся продетый сквозь транец канат. Чтобы брусок не выскочил с левого борта, он имеет овальное утолщение. С правого борта в выступающую наружу часть бруска вколочен поперек клинышек. В корме только отверстие в транце, поперечины нет. В носовой и кормовой горизонтальных кницях такие же отверстия, для того чтобы вставлять что-то вертикальное.

На «старой» лодке поперечин две, утолщения у них слабо выражены, кормовая поперечина вставлена слева, носовая, предположительно, справа. На носовой поперечине истлевшие остатки каната, диаметром около 1,5–2 см. Отверстия диаметром 2 см. В горизонтальных кницях отверстий нет.



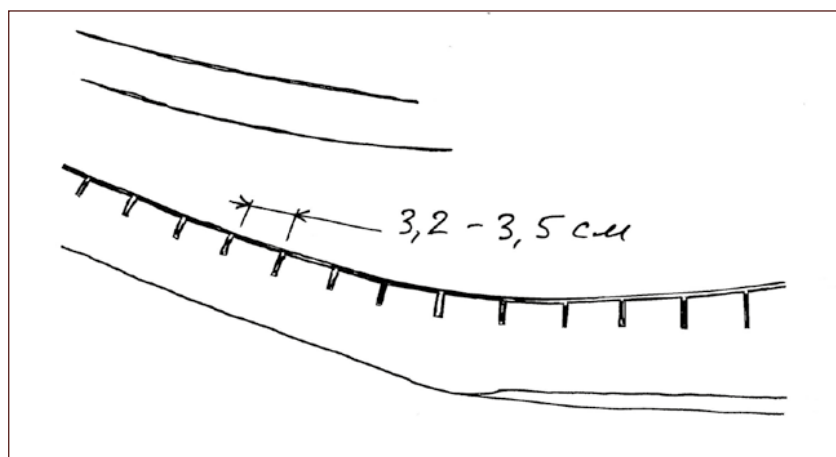
Илл. 8. Нос «старой» лодки с креплением для веревки

Фальшкиль (крен)

По данным И. Смирнова, «в начале XX в. на “раннем” и выволочном промыслах жителями Зимнего берега использовались осинки с одним “креном” (полозом). Их длина составляла около 434 см, наибольшая ширина — 135 см, глубина — 70 см. Обшивочные доски такой лодки изготавливались из ели и сшивались друг с другом, днищем, шпангоутами и “болванами” — транцевыми досками, пеньковыми бечевками. “Болваны” представляли собой массивные куски дерева треугольной формы, которые вставлялись в носу и корме (широкой частью вверх) и крепились к днищу. Таким образом, доски обшивки обоих бортов сходились только нижними углами. У верхнего края болваны имели отверстия, в которые продевалась веревка диаметром около 2 дюймов. С внутренней части лодки веревка завязывалась узлом, а с внешней образовывала петлю. К носовой петле привязывалась веревка длиной

около 7 сажень, называемая “шишкой”. Она служила для тяги лодки по полыньям и льду. Крен крепился в центральной части днища, чуть ближе к носу. Его ширина составляла около 3 см, высота — 14 (в центре), постепенно сходящая на нет к носу и корме. В нижней части на крен набивалась железная полоса — “шина”. Ее “полированная” поверхность позволяла легче скользить по льду и предохраняла крен от повреждений. Иногда для лучшей “полировки” шину подбивали под санный полоз и “обтачивали” о дорогу².

На «старой» лодке «крен» у седьмого от кормы шпангоута имеет ширину 4,5 см и высоту 9 см, постепенно повышаясь, в центральной части «крен» ровный, но ближе к носу он еще дополнительно надставлен деревянной накладкой. Металлическая шина на момент осмотра отсутствовала. В носу и корме «крен» имеет поперечные запилы для лучшего сгибания вдоль днища (на «новой» их нет), крепится к основанию 4 деревянными витыми кольцами (полукольцами?), которые подбиты клиньями снизу.

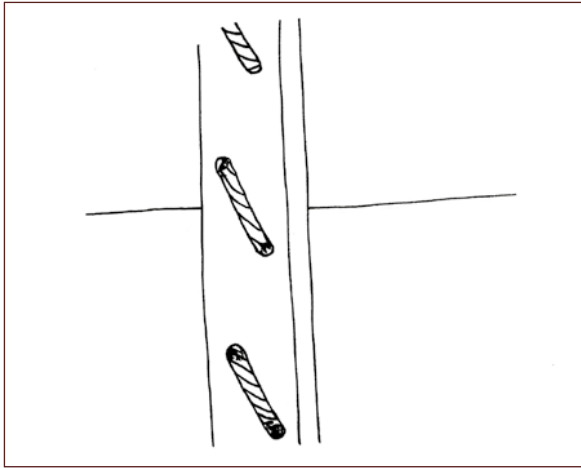


Илл. 9. Крен с поперечными запилками

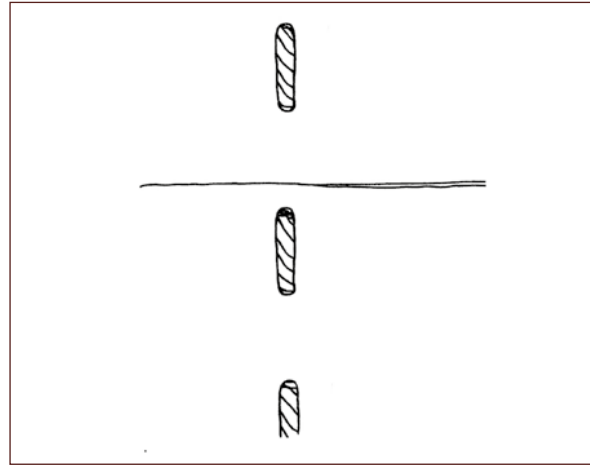
Крепление уключин на корпусе

Длина «старой» лодки — около 406 см. Имеются крепления для уключин: первая пара в 150 см от носа и вторая пара в 103 см от кормы. Крепление представляет собой брусоч длиной 25 см, высотой 4,5 см, толщиной около 3 см с прямоугольным отверстием 3×1,8 см для установки деревянного нагеля — «кочета». Впереди него на расстоянии 3,2 см находится небольшое вертикальное отверстие, через которое продевалась веревочная петля, в которую вставлялось весло. На расстоянии одной шпации от носовой банки (скамейки) для гребца уключина приклепана к борту 3 заклепками с круглыми шайбами, перекрывая собой 3 шпангоута (на «новой» лодке шайбы квадратные).

² Крестьянские суда на Севере. Памятники северорусского деревянного судостроения в собрании музея «Малые Корелы»: Каталог / ФГБУК «Архангельский государственный музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы». — Архангельск, 2015. — С. 4, 5.



Илл. 10 а. Соединение шпангоута с бортовыми досками, вид изнутри лодки



Илл. 10 б. Соединение шпангоута с бортовыми досками, вид снаружи лодки

«В лодке устраивалось 2 банки — носовая и кормовая, крепились две пары кочетов под весла. Кочеты устраивались в передней и задней четвертях общей длины лодки. Внутренняя поверхность осиновки смолилась сплошь, внешняя только в днищевой части. Борты и болваны красились белилами под цвет льда»³.

На «старой» лодке внутренняя часть не имеет следов смолы, а внешняя просмолена снизу до стыка с верхней доской. «Новая» лодка просмолена полностью изнутри и снаружи, при этом с внешней стороны слой очень толстый. «Новая» лодка имеет следы ремонта с применением латунных заклепок и более позднего синтетического шнура.

В 2019 году были обследованы зверобойные лодки, находящиеся в музеях Архангельской области.

В музее «Малые Корелы» осмотрена зверобойная лодка внушительного вида, привезенная из с. Койда Мезенского залива Белого моря в 1973 году. Она чуть больше, длиной 449 см, шириной 142 см, глубиной внутри (посередине, от уровня бортов до основания) 52 см. Высота носа — 100 см, кормы — 101 см (по перпендикуляру, лодка стоит на киле). В носовом штевне — отверстие диаметром 2,5 см для веревки. Два больших шпангоута из кокор — по одному в носовой и кормовой частях лодки. Борт высотой в три доски. Обшивочные доски соединены вдоль встык, с выборкой четвертей, как и на «новой» и «старой» лодках из селения Большие Козлы. Две пары крепления уключин. Весь корпус залит толстым слоем черной смолы. Снизу фальшкиль прикрыт толстой железной шиной, не доходящей до концов фальшкиля. На концах надставлены более поздние и тонкие полосы, заходящие на низ штевней. Составные и цельные шпангоуты пришиты к долбленному основанию стежками.

³ Крестьянские суда на Севере. Памятники северорусского деревянного судостроения в собрании музея «Малые Корелы»: Каталог / ФГБУК «Архангельский государственный музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы». — Архангельск, 2015. — С. 4, 5.



Илл. 11. Лодка в музее «Малые Корелы». Вид с носа в корму

Но при внешнем сходстве у этой лодки оказались и существенные отличия:

- 1) фальшкиль в центре высотой 12,5 см, не целым бруском, а наборный из досок (толщина доски — около 1,9 см ($\frac{3}{4}$ дюйма), дополнительных полозьев («креньков») нет;
- 2) все шпангоуты к бортовым доскам прикреплены не стежками, как к днищу, а приклепаны металлическими заклепками (из-за толстого слоя смолы металл не определить). По центру лодки в шпангоутах (через один) видны одиночные плоские круглые шляпки (заклепки или гвозди крепления фальшкиля?).

В экспозиции Архангельского областного краеведческого музея была осмотрена старая зверобойная лодка-«тройник» начала XX века со следами многочисленных ремонтов. Лодка длиной 414 см, шириной 133 см, глубиной внутри 45 см. Высота носа — 93 см, кормы — 79 см. Фальшкиль более новый, прямой, высотой по центру 8 см, шириной 7 см, без железной шины и следов ее крепления. Борт всего из 2 тонких досок (толщиной 1,2 см, шириной 25 см в середине лодки) с выбранными вдоль четвертями. Составные и цельные шпангоуты к основанию и бортовым доскам пришиты веревочными стежками. Два больших шпангоута из кокор по одному в носовой и кормовой части. В носовом штевне овальное отверстие (3,5×3 см) для веревки. На лодке две пары стандартных креплений под уключины (пришиты веревочкой и приклепаны) и одна пара более новая (приколочена гвоздями), для третьего гребца. В месте крепления уключин борта лодки имеют очень сильный износ, который подтверждает информацию о том, что в последнее время своего существования лодка использовалась для лова рыбы по открытой воде с продолжительной работой веслами. Скамейка для среднего (третьего) гребца съемная, пристегивается 2 крючками.

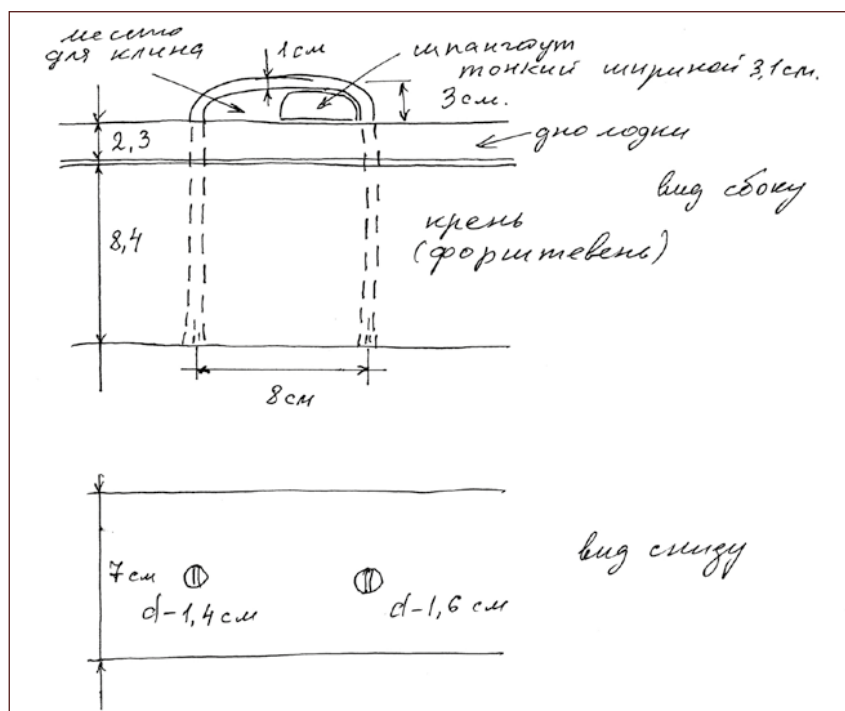
Отличия от лодок из Больших Козлов:

- а) борт всего в две доски;
- б) более плоское днище;



Илл. 12. Лодка в Архангельском краеведческом музее. Вид от кормы в нос

- в) всего три толстых составных шпангоута;
- г) крепление фальшкиля за три тонких шпангоута гладкими деревянными полукольцами (дугами), проходящими через отверстия в основании и фальшкейле, в котором расклинены их концы диаметром 1,3–1,6 см;



Илл. 13. Крепление из неперекрученного деревянного полукольца

- д) по обеим сторонам фальшкиля, параллельно на расстоянии 10–12 см идут два полоза («кренька») длиной 183 см, шириной 4 и высотой 3 см;
- е) нет реек со скошенным углом, которые закрывают выступ первой доски и не дают ему обдираться о лед (утрачены?).

ЗВЕРОБОЙНАЯ ЛОДКА ИЗ ДЕРЕВНИ ВЕРХНЯЯ ЗОЛОТИЦА, СОСЕДНЕЙ С БОЛЬШИМИ КОЗЛАМИ

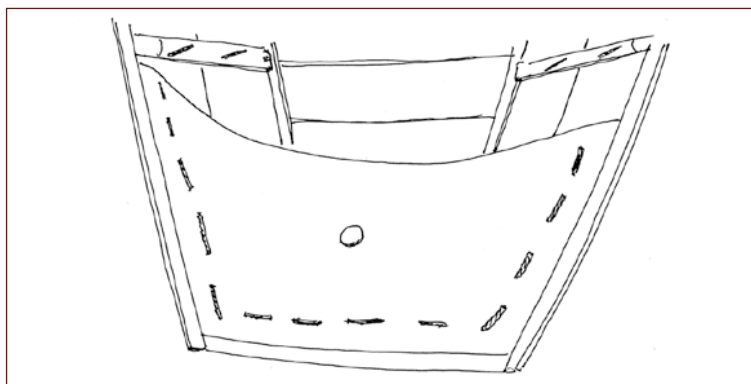
Музей народных промыслов и ремесел Приморья (пос. Уемский Архангельской области) обладает уникальным экспонатом — зверобойным «карбасом» 1900 года постройки, сшитым мастером Таратиным Михаилом Ильичом из Верхней Золотицы.

Обе Золотицы — Нижняя и Верхняя — расположены на реке Зимняя Золотица, впадающей в Белое море в 122 км севернее Архангельска, на Зимнем берегу.

Длина лодки — 426 см. (Здесь и далее размеры приблизительные и могут не совпадать по разным бортам лодки. Местных названий деталей корпуса лодки нет, поэтому для описания использованы общие термины.)

Наибольшая ширина по середине — 135 см. Глубина лодки измерена внутри, от верхнего уровня бортов до дна в районе мидель-шпангоута — 55 см. Нос чуть выше кормы. Нижняя часть в виде широкого (69 см) долбленного основания и двух прибитых к нему (в носу и корме) транцевых досок (штевней). Носовая транцевая доска высотой 71 см, шириной по верху 35 см; кормовая — 67 см и 33 см соответственно. Оба транца имеют в верхней части по центру круглые отверстия диаметром 2 см для крепления веревки, за которую цепляли кожаные лямки, когда тянули лодку.

В кормовом брештуке — вертикальное отверстие диаметром 2 см, которое могло использоваться двояко: для установки вертикального короткого шеста («кормовой стяг для привязки юрка»)⁴, за который на веревке привязывали гирлянду из шкур тюленей; а также сквозь отверстие крепили конец веревки, которая шла вдоль лодки и поддерживала закрывающее лодку парусину («буйно») на стоянке.



Илл. 14. Корма лодки с отверстием для установки вертикального короткого шеста. Брештук пришит к корпусу стежками (веревкой)

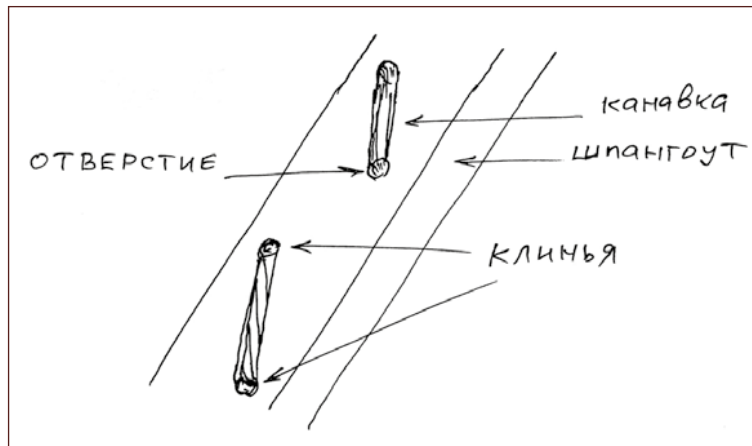
⁴ Рисунок к исследованию рыболовных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях: альбом / Министерство государственных имуществ. — СПб. : Тип. В. Безобразова и Комп., 1863.

Обшивка борта в три широкие, но тонкие доски с каждой стороны. Верхняя часть зверобойной лодки окрашена белой краской от верхнего края снаружи на одну доску, изнутри — на полторы доски. Нижняя часть лодки изнутри и снаружи густо просмолена и имеет насыщенный черный цвет.

Набор корпуса

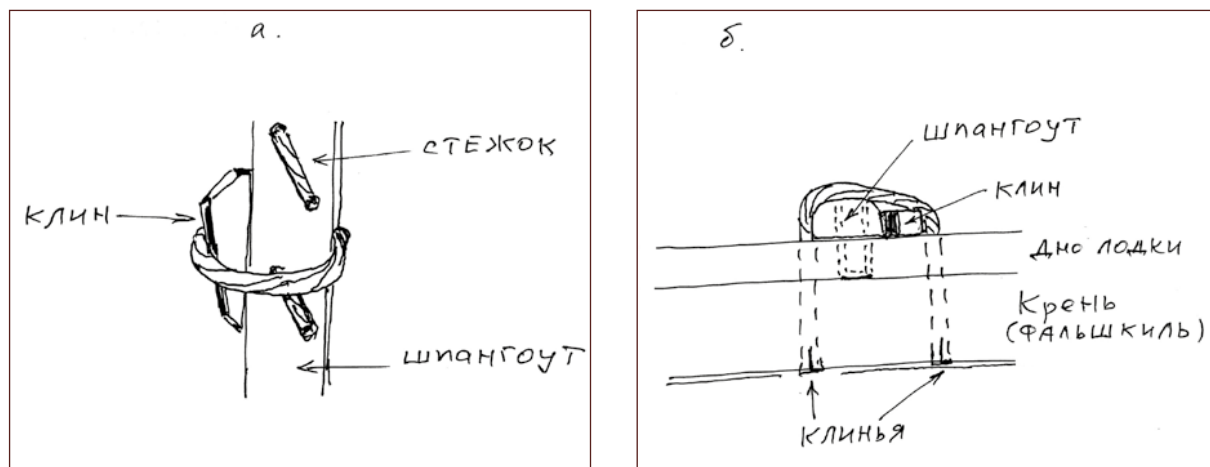
К днищу лодки изнутри пришиты шпангоуты 4 видов в зависимости от предназначения. Всего в корпусе лодки 25 шпангоутов.

Два больших шпангоута из кокор (по одному в носовой и кормовой части) поставлены так, чтобы поддерживать скуловой изгиб борта. Эти шпангоуты высокие как переборки. Высота носового по центру от днища — 33 см, толщина — 1,4 см. Толщина высокого кормового — 2 см, ширина у верха борта — 92 см. Оба пришиты тонкой веревкой сквозь борта, стежки пронизывают их наискось под углом около 45 градусов, прижимая шпангоуты в сторону сужения носа или кормы соответственно. На переднем — 26 стежков, на заднем приблизительно столько же. Длина веревочного стежка — 3 см, веревка крученая, левой свивки (против часовой стрелки). Под каждый стежок просверлено два отверстия и вырезан соединяющий их желобок так, что веревка находится заподлицо с поверхностью и не подвержена истиранию или срезанию. Веревка стежка закреплена парой клинышков, вбитых сверху в отверстия (с внутренней части корпуса лодки).



Илл. 15. Крепление стежков клинышками

К дну лодки прикреплены пять мощных составных шпангоутов, средние их части короткие (по ширине дна лодки) длиной от 58 до 69 см. Благодаря своей толщине 4×4 см и продольной прошивке с днищем они держат его в расправленном состоянии. Каждый толстый шпангоут посередине соединен с днищем кольцом (дугой?) из скрученного, как веревка, дерева (оно скручено справа налево (левой свивки)). Сбоку от шпангоута под каждое кольцо (дугу?) для большего натяжения горизонтально заколочен короткий клин. Предположительно, этими же кольцами (дугами) к днищу лодки притянут и фальшкиль, как на «старой» лодке из с. Большие Козлы Зимнего берега.



Илл. 16 а, б. Крепление шпангоута к фальшкилю деревянным кольцом, с боковым клином

Фальшкиль длиной 349 см, с наибольшей высотой посередине 14 см, с подогнутыми вдоль основания концами (благодаря поперечным запилам через каждые 2–2,7 см, облегчающих изгибание). Снизу по всей длине он прикрыт (на всю ширину) толстой железной полосой шириной 4,5 см и толщиной 0,4 см. Она надставлена в носу и корме кусками более тонкой металлической полосы уже заходящей и на низ штевней. Крепление — железные гвозди. Из-за более хорошего состояния металла можно предположить, что более тонкие полосы по концам подставлены позже.

В носу по 4 шпангоута по каждому борту, при этом шпангоуты не сходятся в нижней части, а концами врезаны в выступающий край днища. В корме аналогично закреплены по 3 шпангоута.

В середине лодки 16 шпангоутов, они располагаются неравномерно на расстоянии 9–12 см друг от друга. Из них пять толстых шпангоутов являются составными из трех частей, остальные 11 цельные, но тонкие (ширина — 1,8–2 см, высота — 1,5 см).

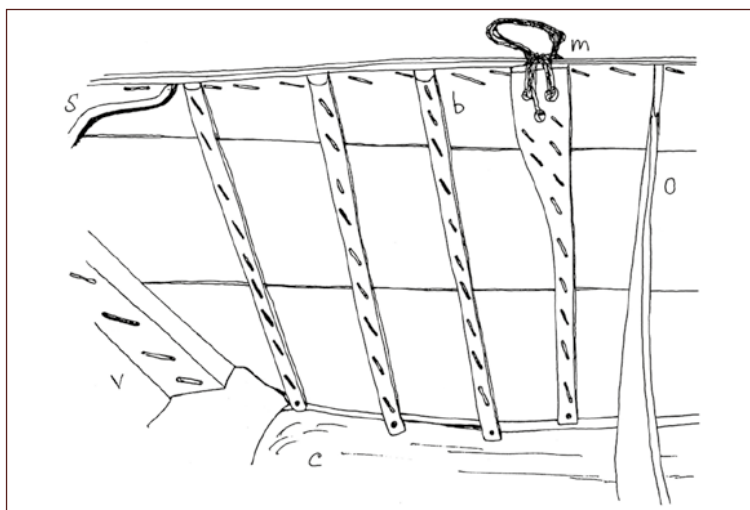


Илл. 17 а. Шпангоуты. Вид с кормы в нос



Илл. 17 б. Шпангоут толстый из 3 частей

Четвертый от носа шпангоут в верхней части расширяется и имеет форму лопатки, в верхней части шириной 9 см. Сквозь нее и борт просверлены три отверстия (диаметром 1,4 см) в виде треугольника вершиной вниз. На креплении правого борта в нижнее отверстие продета старая веревка двумя петлями, через верхние два отверстия — по 3 петли крепления сделаны новой веревкой (и та и другая 0,5 см в диаметре). Веревки образуют одну многопрядную петлю («ушницу»), в которую продевали поперечный шест («пентур»), которым два человека поддерживали лодку в вертикальном положении при движении по льду.

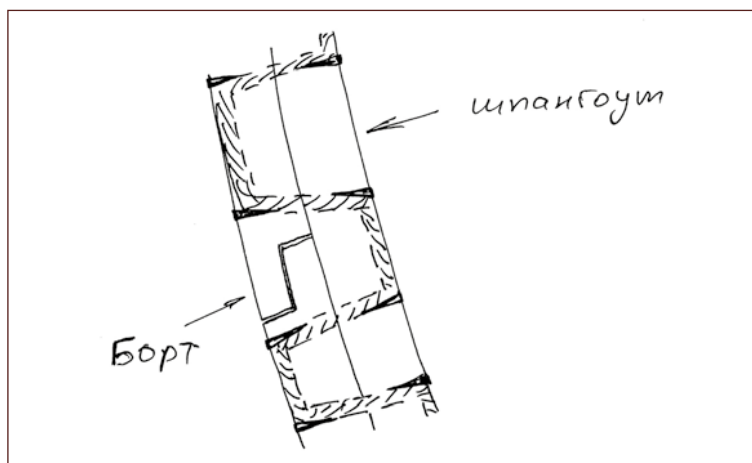


Илл. 18. Нос лодки: *t* — ушница» для крепления «пентура»; *b* — тонкие носовые шпангоуты; *c* — выдолбленное осиновое основание («струг»); *o* — носовая кокора или переборка; *s* — брештук («кокора»); *v* — дополнительная доска в штевне

Кроме того, ближе к корме лодки (примерно на $\frac{2}{3}$ от носа) сквозь борт и за верхнюю часть шпангоута, закреплены небольшие толстые (1,2 см) веревочные кольца (сантиметров 40 длина всей веревки кольца), за которые, предположительно, могли цеплять лямки промышленники, которые шли «на пентуре», так как тащить лодку легче, чем толкать.

Обшивка

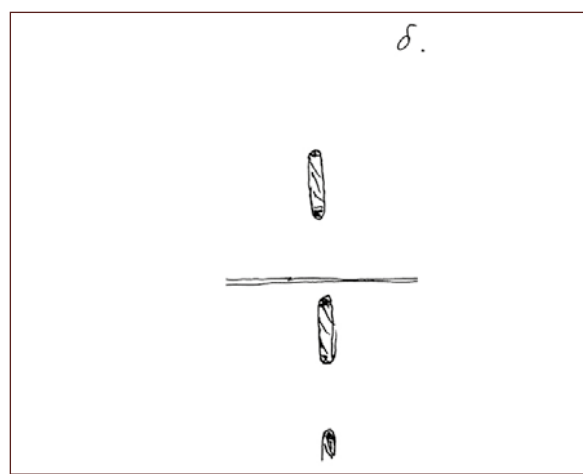
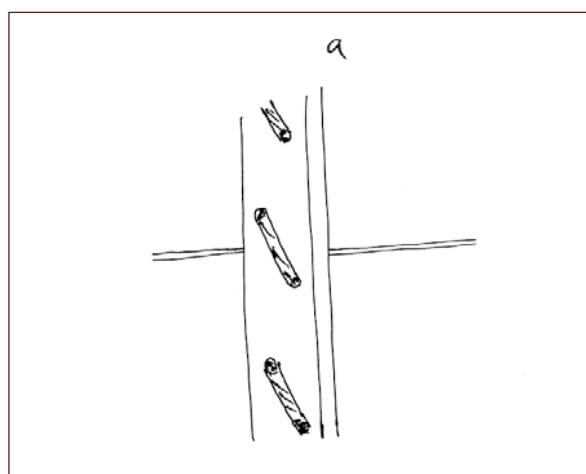
Обшивка крепится к шпангоутам при помощи веревочных стежков, расклиненных деревянными клинышками. Обшивочные доски («набои») на лодке тонкие. В носу их ширина по транцу: первая сверху — 8 см, вторая — 12 см, третья (нижняя, крепящаяся к основанию) — около 17 см. В корме ширина доски: первая — 10 см, вторая — 21 см, третья (нижняя) — 19 см. В середине лодки: первая сверху — 18,5 см, вторая — 21 см, третья — 18,5 см. На лодке толщина доски неравномерная, от 1,1 до 1,5 см. Продольное соединение встык, в досках вдоль выбраны четверти, когда нижняя кромка доски перекрывает своим выступом предыдущую (увеличивая площадь соприкосновения и конопатки). Между собой по длине доски не соединены, а просто прилегают друг к другу, держась так за счет частых шпангоутов, к которым пришиты, и общей кривизны борта.



Илл. 19. Соединение бортовых досок со шпангоутом

Соединение штевня и борта изнутри лодки усилены дополнительными вертикальными досочками, вставленными в углы (по бортам). Досочки пришиты размашистыми стежками длиной 6 см. Горизонтальные кокоры-брештуки, вставленные в нос и корму вровень с верхним краем борта, пришиты к бортам и штевням четырехсантиметровыми стежками (наискосок). Верх борта усилен тонким и узким привальным брусом, не только пришитым веревочкой, но и проколоченным небольшими железными гвоздиками с круглой шляпкой.

На лодке нижняя бортовая доска приколочена к основанию 20 большими четырехгранными железными гвоздями с большими шляпками с правого и 20 с левого борта, загнутыми изнутри. По левому борту сначала 5 малых гвоздей, далее большие — первый большой гвоздь в 56 см от носа, последний в 50 см до кормы и еще 5 малых до кормы. По правому борту 5 малых гвоздей, далее в 50 см от носа начинается крепление из больших гвоздей, последний в 48 см от кормы, далее идет крепление 5 малыми. Соединение борта с днищем должно быть крепким, поэтому все прибито на железные гвозди. Кроме того, и форштевни к днищу прибиты



Илл. 20 а, б. Соединение шпангоута с бортовыми досками, вид изнутри и снаружи лодки

железными гвоздями, а к форштевням гвоздями обшивка, другие крепления веревочные.

На лодке нижняя бортовая доска внахлест заходит на основание, выступая ступенькой на свою толщину (1,1–1,5 см), для получения сглаженной поверхности это место закрывается прибитой рейкой с одним соструганным углом.

При шитье деревянных судов и лодок использовалось знание о направленности волокон в древесине и возможности раскалывания древесины вдоль них, поэтому расположенные рядом отверстия высверливались не на одной прямой, а на двух параллельных.

Креплений для уключин две пары. Крепление — это брусок с прямоугольным отверстием для установки деревянного нагеля («кочета»). Крепление уключины «пришито» к борту 6–8 стежками, длиной по 2 см.

Лодка-«карбас» просмолена изнутри и снаружи, с внешней стороны укрывающий толстый черный слой, верхняя часть лодки покрашена в белый цвет.

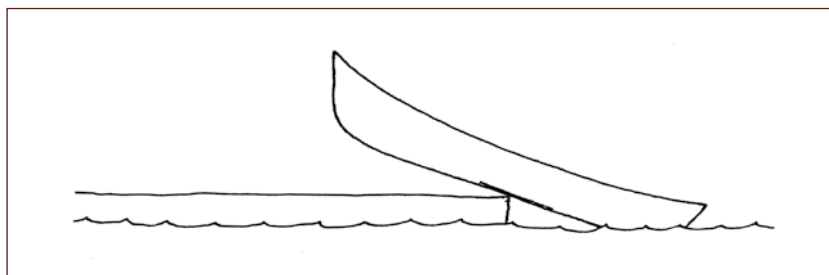
Утрачены сидения для гребцов. Носовой гребец сидел вперед спиной, кормовой — лицом. Интересной особенностью лодки является «прошивание» корпуса крупными стежками длиной 3–4 см с внутренней стороны корпуса, и более короткими с наружной, хотя изредка и там встречаются длинные стежки.

Основание

Основание лодки сделано из осины. Толщина днища в средней части (заменена по поздней трещине) составляет всего 1,5 см, в отличие от более массивных оконечностей.

Фальшкиль («крен»)

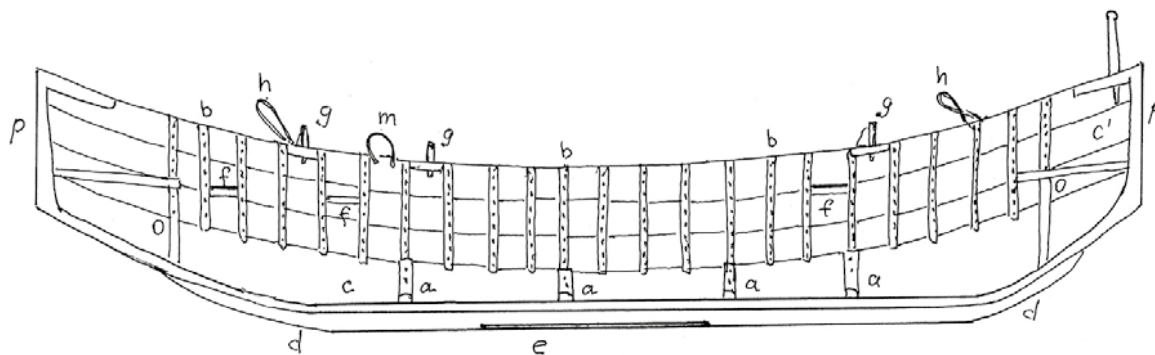
Основная нагрузка на фальшкиль идет не при перетаскивании лодки по ровной поверхности льда и снега, а при вытаскивании лодки из полыньи на льдину, в момент, когда вытащенная почти до половины лодка начинает опускать нос и вздывать корму из воды, и получается переламывающий момент (поперек).



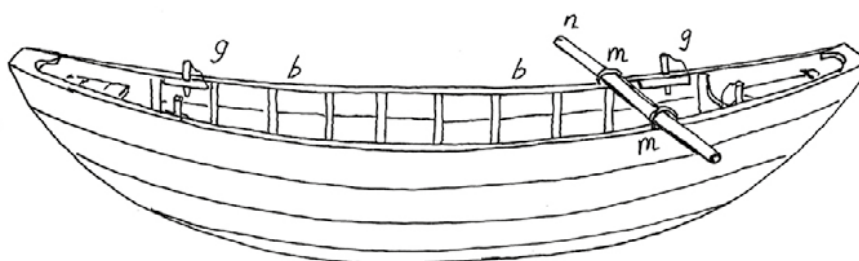
Илл. 21. Вытаскивание лодки на лед

Кроме того, что на эту часть фальшкиля приходится почти весь вес лодки (со снаряжением и запасами), вдобавок ее еще и тянут (вдоль), обдирая фальшкиль о край льдины. Становится понятным установка именно в этом месте фальшкиля железной полосы («лодыги»), имеющей длину всего $\frac{1}{5}$ части корпуса лодки. Ее хо-

рошо видно на чертеже больших кедровских лодок из альбома «Рисунки к исследованию рыболовных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях»⁵.



Илл. 22 а. Большая кедровская лодка: *a* – коренные опруги; *b* – тонкие опруги; *c* – выдолбленный осиновый струг; *g* – кочеты (уключины); *h* – тяглы; *i* – кормовой стяг для привязки юрка; *m* – ушница для крепления пентура; *o* – кормовая и носовая кокора, или переборка; *p* – болван



Илл. 22 б. Тройная или малая кедровская лодка: *b* – тонкие опруги; *g* – кочеты (уключины); *m* – ушницы; *n* – пентур

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЕЛЫ В ИСТОРИИ ИЗУЧЕНИЯ БЫТОВАНИЯ «ЗВЕРОБОЙКИ»

В 1850–1860-х годах исследователи, описывая лодку, указывали на то, что основа (осиновый «струг»), служащая основанием зверобойной лодки, могла продаваться отдельно, а наращивание бортов досками и дооборудование делал уже сам хозяин, готовя для промысла. Это заметно на рисунке продольного разреза большой кедровской лодки (1863 г.), на которой все бортовые шпангоуты доходят только до верхнего края основания. Когда произошел переход на целые шпангоуты, идущие с одного борта на другой поперек днища лодки, сведений нет. В начале XX века по лодкам, обследованным по Зимнему берегу и музеям, такой переход уже произошел, и короткие шпангоуты остались только в самом носу и корме лодки.

⁵ Рисунки к исследованию рыболовных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях: альбом / Министерство государственных имуществ. — СПб. : Тип. В. Безобразова и Комп., 1863.

Переход от сшивания лодочных бортов веревкой к стягиванию их заклепками на рубеже XIX—XX веков виден на обследованных лодках, когда оба этих способа могли применяться одновременно как на одной лодке, так и на разных.

В Белом море зимой у берега простирается на несколько километров неподвижный лед («припай»). Мористее дрейфует подвижный лед, он образуется под воздействием ветров и сильных приливно-отливных течений. Толщина льда бывает от 30 до 150 см. Стоящую на мели льдину называли «стамуха». Стада тюленей находятся на больших льдинах (ледяных полях) в море. Чтобы до них добраться, зверобой сначала тащили лодки по припаю, потом переправлялись на ледяные поля, которые в зависимости от ветра и (или) течения то прижимало к припаю, то отдирало в открытое море. Между припаем и ледяными полями мог быть труднопреодолимый мелкобитый лед («шуга»), который не позволял лодке двигаться, но не выдержал веса человека. Зверобой выжидали, когда лед придет в движение — либо появится разводье с открытой водой, либо ледяное поле переместится и прижмется к припаю.

Когда лодка двигалась между льдин, и начиналось сжатие, то ее быстро вытаскивали на ближайшую прочную льдину (ледяное поле или «стамуху») и на ней пережидали подвижки льда. На плаву лодка с промысловиками («промышленниками») могла весить килограммов 300, быть погружена в воду на $\frac{3}{4}$ и более высоты корпуса. В районе ватерлинии на обследованных лодках нет следов долговременного воздействия льда в виде задиров или продранных канавок. На основании этого можно считать, что информация о том, что благодаря частым и тонким шпангоутам, пришитым веревкой, борта лодки «пружинили» при ударах о льдины, а тем более о выжимании лодки на поверхность льда за счет округлой формы корпуса, является лишь предположительной и требует экспериментальной проверки.

В письменных источниках второй половины XIX — XX века нет данных о выборке четверти при продольном соединении бортовых досок. Даже в обследовании в 1995 г. «моржевецкой промысловой» лодки из с. Долгощелье, хранящейся в Соловецком музее (СГИАПМЗ кп-1079) такой момент упущен, хотя на самой лодке он хорошо просматривается на носу и корме, в месте прилегания бортовой обшивки к штевням. Что указывает на недостаточную тщательность обследования лодок и отражение этого в письменных источниках.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В зверобойных лодках для решения триединой задачи: легкость, прочность, дешевизна, были использованы разные материалы (ель, осина, железо, растительные волокна, кожа), и всевозможные способы крепления деталей между собой (сколачивание, скрепление заклепками, прошивание веревками, корнем и ветками дерева, расклинивание). В результате получался легкий и сравнительно прочный корпус. Но он был лишь одним из инструментов в «зверобойке». Основой выживания зверобоев в тяжелых условиях весеннего Белого моря были сила духа, вера и надежда.

Литература

1. Дубровин Г.Е., Огороков А.В., Старков В.Ф., Черносветов П.Ю. История северорусского судостроения. — СПб. : Алетейя; М. : Институт археологии Российской академии наук; Институт культурологии Российской академии наук, 2001. — 404 с.
2. Крестьянские суда на Севере. Памятники северорусского деревянного судостроения в собрании музея «Малые Корелы» : Каталог / ФГБУК «Архангельский государственный музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы». — Архангельск, 2015.
3. Поморская путина : Каталог выставки «Рыболовный и зверобойный промыслы Поморья» / ФГБУК «Архангельский государственный музей деревянного зодчества и народного искусства «Малые Корелы». — Архангельск, 2014. — 116 с.
4. Рисунки к исследованию рыболовных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях: альбом / Министерство государственных имуществ. — СПб. : Тип. В. Безобразова и Комп., 1863.

ВЫГОВСКИЕ СТАРОВЕРЫ, ТРАДИЦИОННОЕ СУДОХОДСТВО И СУДОСТРОЕНИЕ БЕЛОМОРСКО-ОНЕЖСКОГО БАССЕЙНА

Елизарков Н. А.

Бытописатель Русского Севера С. В. Максимов сообщал, что известный сугубо по прозванию старообрядец Копылов, «комиссионер и казначей», «корень и сила» которого тянулись из Москвы, оказался в Поморье одним из блюстителей интересов огромной общины: как самой веры староверов-федосеевцев, так и их богатства¹. Именно он, неформальный глава Топозерской *пустыни*², занял Егору Старкову, информатору путешественника и хозяину «новоманерной» шхуны, деньги на постройку кораблей для торговли в Норвегии (шхуна — мореходное судно с гафельным парусом на 2–3 мачтах в XVIII веке. В России на Балтике стали строиться с XIX века, оснащались не только косыми парусами)³.

Что же представляла собой система староверческой кооперации в связи с судостроением? В XIX веке только при помощи собственного торгового флота в крупнейшую Выгорецкую *пустынь* (селение Данилов) по Онежскому озеру ежегодно привозилось до 10 тысяч кулей хлеба. Но ведь выговцы снабжали и молодой Петербург, где цены, согласно Д. Е. Раскову, раза в два были выше таковых в Поволжье⁴.

В новой столице имелось подворье, с которым выговляне осуществляли сообщение через Онежско-Ладожский бассейн. Другой путешественник, В. Н. Майнов, услышал в уцелевших *скитах* Выгореции и донес «свидетельство», что даниловцы зачастую бывали на Шпицбергене для промыслов, один раз добрались даже до Америки, а шесть принадлежавших выговцам кораблей отдельного морского флота «ходили по Белому морю и доставляли в Сорочу добытки промышленников»⁵.

Это видел и XVIII век: «они для промыслу морских зверей и оленей всякий год на острова Севернаго окияна к Килдюин, Груенланд и к Новой Земли с довольным числом работников отправляют свои большие лады»⁶ (в данном случае речь идет скорее о «заморской», уже полностью наборной, палубной, но плоскодонной ладье, оснащенной тремя мачтами с прямыми рейковыми и гафельным парусом, и достигав-

¹ Максимов С. В. Год на Севере. Т. 1. Белое море и его Прибрежья. — СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1859. — С. 271–272.

² Здесь и далее специфические для староверов понятия выделены в тексте курсивом.

³ Морской энциклопедический справочник: в 2 т. — Л. : Судостроение, 1986–1987. — Т. 2. — С. 438.

⁴ Расков Д. Е. Экономические институты старообрядчества. — СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2012. — С. 147–162.

⁵ Майнов В. В. Поездка в Обонежье и Корелу. — СПб. : Тип. В. Демакова, 1877. — С. 211–212.

⁶ Челищев П. И. Путешествие по Северу России в 1791 году отставного секунд-майора Петра Челищева. — СПб. : Тип. В. А. Балашова, 1886. — С. 22–23.

шей 300 т. грузоподъемности, до 30 чел. в команде)⁷. Письменные источники, начиная с XVII века, говорят о наличии устойчивого промысла даниловских артелей в водах Северного Ледовитого океана. Промысловики иногда погибали всем кораблем от цинги или холода, будучи вынуждены зимовать на Новой Земле и Шпицбергене⁸.

По крайней мере, в середине XVIII века на Шпицберген (поморский *Грумант*, вероятно, тождественен *Грунланд*) отправлялись суда с двумя десятками выговцев на борту. Природа северного региона требовала завозить хлеб с юга в обмен на продукты местных, в т. ч. морских промыслов. Справка российского Правительствующего Синода от 12 ноября 1737 г. рисует судьбы наемных рабочих-староверов из Выгоречи совсем иначе, нежели жизнь монахов: «иные же и ходят за нуждами при добытии в прокормление, работают на судах и протчих у торговых людей промышленяюще пищу себе приобретают, понеже места жилищ их нужная и не хлебородная»⁹.

Вахтовым образом отправлялись выговские «трудники» и наемные «работники» на промыслы, в полярные моря, на «Грумант, Вайгач, Канин». Характерно, что в ряде случаев они предоставляли в общее пользование и свое оснащение для соответствующих занятий¹⁰. Общая собственность в староверческом монастыре существовала уже в конце XVII века. Движимая и недвижимая собственность староверов-поморцев, будь то корабли на Белом море, подворье в Архангельске или промысловый двор в Кольском остроге у океана, формально принадлежала частным лицам, но быт описывается как полностью обобществленный¹¹.

Суда в Выгоречи, как установила Т. А. Мошина, строились мастерами разных профессий: столярами, кузнецами, смолокурами и конопатчиками. Отмечены плотники из Заонежья (Кижы, Косозеро, Шуньга), Поморского (Сумпосад, Лапино) и Карельского Беломорья («лопляне», т. е. северные карелы)¹². Не всегда в источнике находится информация о том, кто именно занимался строительством лодок, но учитывая обширность промыслового ареала, это были либо легкие суда, либо они создавались и приобретались на местах рядом с рыбными ловлями (что предполагало наличие дворов для постоя)¹³.

⁷ Морской энциклопедический справочник: в 2 т. — Л. : Судостроение, 1986–1987. — Т. 1. — С. 377–378.

⁸ Гурьянова Н. С. Описание о нелепых случаях и необычных пустынному житию действиях, внесшихся от своевольников // Русское общество и литература позднего феодализма. — Новосибирск : Сибирский хронограф, 1996. — С. 234.

⁹ Есипов Г. В. Раскольничьи дела XVIII столетия. — Т. I. — СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1861. — С. 324.

¹⁰ Есипов Г. В. Указ. соч. С. 418, 421–422, 436–437, 439–440, 443–445, 452, 457–458, 478, 480, 494–495.

¹¹ Юхименко Е. М. Известные челобитные на выговских старообрядцев 1699 года // Старообрядчество в России (XVII–XVIII века). — М. : Церковь, 1994. — С. 197–200.

¹² Мошина Т. А. Из истории судостроения и промыслов Выговского старообрядческого общечительства // Старообрядчество: история, культура, современность : тезисы. — М. : Наука, 1997. — С. 151–154.

¹³ Филиппов И. Ф. История Выговской старообрядческой пустыни (с 11 портретами и двумя видами обитателей). — СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1862. — С. 316–317.

Рыбак и охотник, торговец и промысловик Иван Емельянович Старцов отмечал: «все в посылках сперва хождаете от монастыря на море Мурманское для рыбной ловли и на Канин нос для промысла рыбнаго и звериного, а то и на Ладожском, ради же промысла рыбного, на Валамском острове промышляше, и на судах ездяше под взвозом в Санкт Питербурх, а ово живяше в Сумы для отпусков на море судов и братии на промыслы на Грумант и на Новую Землю и на Канин нос, а иногда покупая нерпы на братство у морских промышленников»¹⁴. Иван Старцов был уроженцем деревни Хашезеро Шунгского села, и скорее всего, именно он держал постоянные дворы выговцев и в Сумском посаде, и в самом Хашезере.

В свою очередь, крестьяне Шунгского погоста расселялись на противоположном берегу Онежского озера, в Суземках, вокруг даниловской пристани Пигма-тка. И шунжане, и жители близлежащих Толвуйского, Челмужского, Выгозерского и даже Шальского погостов, окраины которых плавно переходили в Выгорецкие *суземки*¹⁵, были вовлечены в предприятия староверов. Только на Онежском озере выговские пристани «с келиями для приезда братских посыльщиков» находились в Шунье, Толвуге, Хашезере, Вытегре (казенная Вянгинская пристань, где, между прочим, и выговцы «староманерные» суда «орлили»¹⁶, пристань Кирилловская в тех же местах)¹⁷.

Анонимный поселянин из Выгозерского погоста держал на Белом море пристань и «морской шкут» (вероятно, «Преподобный Саватий», построенный в 1724 г. крестьянином Толвуйского погоста Иваном Елизаровым)¹⁸ «раскольникам, кои ездят на Океан-море по посылке из онаго общежителства»¹⁹ (шкута, шкоут, шхоут или шхут — «новоманерное» однопалубное судно, которое могло иметь оснастку брига или фрегата, предшествуя шхуне. В России, вытесняя ладью, строилось из сосны или ели, грузоподъемностью до 500 т, осадкой до 3,5 м, экипаж насчитывал до 18 чел.)²⁰.

Т. А. Мошина уже отмечала, что борта даниловских судов сшивались не какой-либо хвойной, а березовой вице²¹. Необычным для региона, в связи с высокой стоимостью металла, было значительное использование железа в корпусе. Каюты внутри не просмаливались, а обмазывались т. н. «деревянным», т. е. лампадным мас-

¹⁴ Филиппов И. Ф. История Выговской старообрядческой пустыни (с 11 портретами и двумя видами обителей). — С. 319–321.

¹⁵ Есинов Г. В. Указ. соч. С. 441–442, 488–490.

¹⁶ «Орление» — таможенное освидетельствование частного судна в России, с постановкой на него клейма в виде геральдического орла. Возможно, применялось уже в допетровское время.

¹⁷ Мошина Т. А. Указ. соч.

¹⁸ Брызгалов В. В., Овсянников О. В., Ясински М. Э. Выговское старообрядческое общежителство: морской зверобойный промысел в Арктике в XVIII–XIX вв. (письменные и археологические источники) // Культура русских в археологических исследованиях = Culture of russians in archaeological researches. — Омск ; Тюмень ; Екатеринбург : Магеллан, 2014. — Т. 1. — С. 50.

¹⁹ Есинов Г. В. Указ. соч. С. 378–379, 417–418, 434–436, 471–472, 480, 490–491.

²⁰ Морской энциклопедический справочник... Т. 2. — С. 427.

²¹ Мошина Т. А. Указ. соч.

лом. Вероятно, такое его применение в судостроении сложилось в силу специфики поступавших в староверческие *монастыри* пожертвований.

В Данилове отдельная «келия» для плотников, строителей судов, стояла в «углу речном, близ медной» внутри самого «общежительства», с первой трети XVIII века. Нельзя не заметить, что нужда в транспортной инфраструктуре с самого начала встала перед обитателями *суземков*, поэтому для речного судостроения выговцев коммерческий смысл всегда оставался вторичным. «Монастырь» централизованно создавал в регионе транспортную сеть, которой пользовались и местные крестьяне.

П. И. Челищев, который в конце XVIII века путешествовал внутри «Суземка», вверх по Выгу через Сергиев «скит» в Лексинское «общежительство», засвидетельствовал, что «с их же четырьмя гребцами и пятым лоцманом» плыл «в данной из Данилова монастыря лодке, а по тамошнему названию “карбусе”»²² (карбас — традиционное для севера транспортное и рыболовное судно, со шпринтовым парусом и 3–6 рядами весел. Беспалубное, с редкими шпангоутами из сосны или ели, шитой хвойной вицей внахлест обшивкой. В данном случае речь, возможно, идет о речном «верхнедвинском» карбусе, с полуметровой осадкой и грузоподъемностью до 12 т)²³.

В XIX веке между будущим селом Даниловым и Сергиевской слободой выше по течению уже появляется, по сообщению И. И. Шевелкина, «бичевник» «с тяговою лошадыю и гребцами», который продолжал функционировать и после изгнания староверов²⁴. Он являлся для местных обитателей источником дохода даже после окончательной государственной «выгонки» выгоречан из *обителей* в середине XIX века²⁵. В одном из «особножитных скитов» Выгореции, в Шелтопороге, расположенном ниже «Данилова скита» по течению реки, находился «общежительный», «общежелтопорожский скит» Якова Матвеевича Кокина²⁶.

Последний, вместе с Иваном Белоутовым, заведовал судостроением на Онежском берегу, у Повенецкого завода. Не исключено, что именно Шелтопорожский скит был населен командой работников, артель которых осуществляла постройку «галиотов» для торговли по Онежскому озеру (галиота, гальот, галеот, галеас — «новоманерное» торговое и промысловое палубное двухмачтовое судно, с подобным галеону парусным вооружением. Характерно скруглёнными обводами, плоскодонностью; при осадке до 2,8 м грузоподъемность могла достигать 600 т, длина — до 42 м, ширина — до 7 м)²⁷.

²² Челищев П. И. Указ. соч. С. 22, 25.

²³ Морской энциклопедический справочник... Т. 1. — С. 296.

²⁴ Шевелкин И. И. Поморские раскольничьи скиты (из путевых записок) // Русские ведомости. — 1866. — № 53. — С. 6; Рыбников П. Н. Из путевых заметок по Петрозаводскому и Повенецкому уездам // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1867 год. — Петрозаводск, 1867. — Ч. 3. — С. 35.

²⁵ Майнов В. В. Указ. соч. С. 217.

²⁶ Соколовская М. Л. Крестьянский мир как основа формирования выговского общежительства // Старообрядчество в России (XVII–XX веков) : Сб. научных трудов. — М. — Л. : Наука, 1999. — С. 272.

²⁷ Морской энциклопедический справочник... Т. 1. — С. 157–158.

В первую очередь, согласно сведениям Г. В. Есипова из следственного «дела Круглого», торговали льном. Я. М. Кокин вел собственное предприятие, переправляя товар между онежскими берегами, вплоть до момента официального следствия в конце 1730-х гг.²⁸ По имеющимся данным, от Пигматки до Шуньги в одну навигацию отправлялось до 15, а в Толвую — до 20 судов. По Онежскому озеру на Шунгскую ярмарку и в Петровскую слободу, а далее в Петербург везли местный лен, привозной хлеб, треску, моржину, сало с промыслов, литые изделия, рукописные книги и рисованные лубки собственного производства²⁹.

С середины XVIII века даниловское судостроение напоминало, если проводить аналогии, уже не столько «производственный кооператив», сколько «доходное закрытое товарищество». В 1753 г. Семён Петрович — один из «соборных» даниловских «старцев», включив в долю «сторонних» людей вроде Алексея Олончанина (вероятно, Алексея Семёновича Копнина-Кутейкина, проверенного партнера из Петербурга) и «иных себе единоправных», с санкции настоятеля «взя под свое смотрение при Пигматской пристани графа Шувалова отправление трески в Санкт-Петербург и надзирание моржины и ворванья сала»³⁰.

К указанному начинанию делец «присовокупил <...> пристани и строение новоманерных судов», а партнеров из выговских «соборных» управленцев «принял во общество». Еще со времен ранних поставок хлеба на Выг в 1690-х гг. у Даниловского монастыря существовала собственная пристань Пигматка на Онежском озере (с искусственной гаванью, реконструирована в 1730-е гг.)³¹. Кроме того, в распоряжении *братии* имелись (специфичные для судостроения) два лесопильных завода. Они, наряду со смолокурнями, по сведениям В. Н. Майнова и П. Н. Рыбникова, располагались в паре основных обителей — по рекам Выг и Лекса³². На панорамных изображениях основных «Выго-Лексинских общежителств», восходящих к началу XIX века, можно увидеть лесопильные мельницы³³.

Литература

1. Брызгалов В. В., Овсянников О. В., Ясински М. Э. Выговское старообрядческое общежителство: морской зверобойный промысел в Арктике в XVIII–XIX вв. (письменные и археологические источники) // Культура русских в археологических исследованиях = Culture of russians in archaeological researches. — Омск ; Тюмень ; Екатеринбург : Магеллан, 2014. — Т. 1. — 319 с.

²⁸ Есипов Г. В. Указ. соч. С. 418, 470, 490–491.

²⁹ Мошина Т. А. Указ. соч. С. 151–154.

³⁰ Гурьянова Н. С. Дополнение к «Истории Выговской старообрядческой пустыни» И. Филиппова // Публицистика и исторические сочинения периода феодализма. — Новосибирск : Наука. Сиб. отделение, 1989. — С. 238.

³¹ Филиппов И. Ф. Указ. соч. С. 244–245.

³² Майнов В. В. Указ. соч. С. 43.

³³ Маркелов Г. В. Выгорецкий Чиновник. Т. 2. Тексты и исследования. — СПб. : Изд. Дм. Буланин, 2008. — 552 с.

2. *Гурьянова Н.С.* Дополнение к «Истории Выговской старообрядческой пустыни» И. Филиппова // Публицистика и исторические сочинения периода феодализма. – Новосибирск : Наука. Сиб. отделение, 1989. – С. 221–245.
3. *Гурьянова Н.С.* Описание о нелепых случаях и необычных пустынному житию действиях, внесшихся от своевольников // Русское общество и литература позднего феодализма. – Новосибирск : Сибирский хронограф, 1996. – С. 225–246.
4. *Есипов Г.В.* Раскольничьи дела XVIII столетия. Т. I. – СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1861. – 654 с.
5. *Майнов В.В.* Поездка в Обонежье и Корелу. – СПб. : Тип. В. Демакова, 1877. – 318 с.
6. *Максимов С.В.* Год на Севере. Т. 1. Белое море и его Прибрежья. – СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1859. – 638 с.
7. *Маркелов Г.В.* Выгорецкий Чиновник. Т. 2. Тексты и исследования. – СПб. : Изд. Дм. Буланин, 2008. – 552 с.
8. Морской энциклопедический справочник: в 2 т. – Л. : Судостроение, 1986–1987.
9. *Мошина Т.А.* Из истории судостроения и промыслов Выговского старообрядческого общежительства // Старообрядчество: история, культура, современность : тезисы. – М. : Наука, 1997. – С. 151–154.
10. *Расков Д.Е.* Экономические институты старообрядчества. – СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2012. – 344 с.
11. *Рыбников П.Н.* Из путевых заметок по Петрозаводскому и Повенецкому уездам // Памятная книжка Олонецкой губернии на 1867 год. – Петрозаводск, 1867. – Ч. 3. – С. 30–53.
12. *Соколовская М.Л.* Крестьянский мир как основа формирования выговского общежительства // Старообрядчество в России (XVII–XX веков) : Сб. научных трудов. – М. – Л. : Наука, 1999. – С. 269–279.
13. *Филиппов И.Ф.* История Выговской старообрядческой пустыни (с 11 портретами и двумя видами обитателей). – СПб. : Изд. Д. Е. Кожанчикова, 1862. – 480 с.
14. *Челищев П.И.* Путешествие по Северу России в 1791 году отставного секунд-майора Петра Челищева. – СПб. : Тип. В. А. Балашова, 1886. – 315 с.
15. *Шевелкин И.И.* Поморские раскольничьи скиты (из путевых записок) // Русские ведомости. – 1866. – № 53. – С. 5–7.
16. *Юхименко Е.М.* Известные челобитные на выговских старообрядцев 1699 года // Старообрядчество в России (XVII–XVIII века). – М. : Церковь, 1994. – С. 190–206.

К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ И СОВРЕМЕННОМ СОСТОЯНИИ ТРАДИЦИОННОГО СУДОСТРОЕНИЯ РУССКИХ ПОБЕРЕЖИЙ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА

Наумов Ю. М.

«Плавающие по Ладожскому озеру ...россияне обыкли называть главные ветры русскими наименованиями, кои почти те же самые... у наших поморцев, ...фактически названия румбов изначально сложилась у ладожан, выходцев из Новгорода»¹.

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПО ГЕОГРАФИИ И ИСТОРИИ ЛАДОЖСКОГО ОЗЕРА И ЕГО БАССЕЙНА

Озеро Ладожское, как и большинство других озер Русского Севера, возникло в результате тектонических трещин и деятельности ледника, котловина вытянута с севера на юг в длину свыше 200 км, наибольшая ширина — около 130 км. Площадь Ладожского озера — 18 400 км, наибольшая глубина — 230 м (в ямах до 260–380 м). Озеро можно разделить на почти равные части: северную и южную, различающиеся по физическим, биологическим и промысловым признакам. Ладожское озеро богато островами (до 500 островов), почти все острова находятся на севере озера, в т. ч. самые большие Валаамские острова. Береговая линия северной Ладоги сильно изрезана, здесь множество крупных и малых островов и глубоко заходящих в материк заливов. В южной половине озера островов очень мало, береговая линия южной половины озера ровная и низменная на десятки километров².

Ладожское озеро принимает почти весь объем вод Северо-Запада, через него проходят все важнейшие внутренние водные пути России в Балтику. На севере впадает много рек, по которым через водоразделы можно перейти в бассейны Балтийского и Белого морей, самые большие — реки Вуокса и Олонка. С юга в Ладогу впадает река Волхов, поднявшись по которой в озеро Ильмень, по его притокам можно через волоки перейти рекой Ловать в бассейны Днепра и Западной Двины, по реке Мсте — в бассейн реки Волги, а по реке Шелонь в бассейн озера Псковского. На юго-востоке в Ладожское озеро впадает река Свирь, вытекающая из Онежского озера, из которого, преодолев волоки, по рекам Вытегре и Андоме можно выйти в Белое озеро Волжско-Каспийского бассейна, а через водоразделы на севере можно было попасть в реки Кемь, Выг, Онегу и Северную Двину бассейна Белого моря.

¹ Озерецковский Н. Я. Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому. — Петрозаводск, 1989. — С. 51.

² Озёра Карелии. Природа, рыбы и рыбное хозяйство. — Петрозаводск, 1959. — С. 362–370.

РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

До конца I тыс. до н. э. использовался единственный судоходный выход в Балтику из Ладожского озера по реке Вуоксе, которая имела два рукава: восточный шел в Ладогу, а западный впадал в Финский залив около современного Выборга. В начале I тыс. н. э. из-за поднятия южной границы Балтийского щита по линии Выборг — Приозерск этот путь был нарушен, а вместо сквозного прохода образовался сток из Сайменского озера в Ладогу по современной озерно-речной системе реки Вуоксы. В тот же период на юге Карельского перешейка появилась новая судоходная протока — река Нева, которая и сейчас соединяет Ладожское озеро с Балтийским морем. В древности эта река не раз меняла глубину и направление течения.

С первого упоминания в летописи Нестора известно древнее название Ладожского озера — Нево, а еще ранее прибалто-финны называли его «Вением-мери», т. е. Славянским морем³. В подтверждение этого, в экспедиции по Ленобласти автору, со слов ижорской женщины, удалось записать, что в старину жители края называли озеро «Вено». По рассказу ее бабушки, незнакомым людям никогда не открывали настоящие имена, а переименовывали их, поэтому чужакам называли озеро по-друго-



Илл. 1. Карта-схема Ладожского озера из книги «Озёра Карелии»

³ Андреев А. П. Ладожское озеро. — СПб., 1875. — С. 1–2.

му — «Нево». Можно предположить, что и река, вытекающая из озера Нево в залив Балтийского (Венедского или Варяжского) моря, стала называться Нева. Впервые река Нева упоминается в Новгородской летописи 1228 г.⁴, в немецких документах первое сообщение о Неве (Nu — «Новая») относится к 1268–1269 гг., в скандинавских — в 1320–1334 гг. Нева впервые указывается, как Nuja — «Новая». Ладожское озеро в западных источниках IX века упоминается как Алдога, но в Псковской летописи 1288 г. озеро называется Одло, по которому, возможно, и получило свое второе имя — Ладога. Современное название — Ладожское озеро — появляется с 1228 г. в новгородских летописях, во время развития новгородско-ганзейской торговли это название закрепилось в документах.

К ВОПРОСУ О НОВГОРОДСКОЙ ИСТОРИИ В БАССЕЙНЕ ЛАДОГИ

Пришедшие во второй половине I тысячелетия ильменьские словене расселялись среди местных племен, включая их в процессы развития Новгородской республики и дальнейшего становления российского государства, создавая общую политическую и хозяйственную систему, в которой русский язык и православие стали основой объединения народов. Исторические процессы и этнические контакты начального периода формирования новгородских земель определяют в т. ч. возникновение традиций судостроения. За основу интерпретации исторических процессов освоения славянами и карелами территории, во многом определяющих развитие судоходства, взяты выводы монографии Карельского НЦ РАН по истории Карелии⁵. Во второй половине I тыс. н. э. новгородские словене вместе с племенами прибалто-финнов, продвигаясь на различных плавсредствах по озерам, рекам и протокам, начинали осваивать основные водно-волоковые пути, постепенно обживая новые земли, развивая земледелие, промыслы, товарообмен и торговлю. По берегам рек и озер возникают поселения, на правом берегу Волхова археологами найдено славянское городище Любша, датированное концом VII — первой половиной VIII вв., а в первой половине IX века в письменных источниках уже упоминаются города Новгород и Ладога. Важная роль в этих процессах принадлежала боярско-вечевой республике — Господину Великому Новгороду с наиболее развитой в этом регионе культурой. Редкие грабительские набеги викингов, а позднее — шведов не могли влиять на духовную и материальную культуру союзных племен и родов⁶, в том числе будущих карел и вепсов⁷.

⁴ Федотова П. И. «Идеальная» дорога: был ли возможен трансконтинентальный водный путь по рекам Восточной Европы // Журнал «Евразийский Союз Ученых». — Выпуск 73. — Том 9. — 2020. — С. 10–25.

⁵ История Карелии с древнейших времен до наших дней / под ред. Н. А. Кораблёва, В. Г. Макурова, Ю. А. Саватеева. — Петрозаводск, 2001.

⁶ Эря-Эско Аарни. Славяно-карельские культурные связи в IX–XIII вв. // Финно-угры и славяне. — Ленинград, 1979. — С. 49–51.

⁷ «...карельская культура была создана поселившимся на постоянное жительство земледельческим населением... она вблизи Ладоги сохранилась более прочно, чем колонии викингов». (Там же. С. 50–51.)

В это же время развиваются торговые связи Новгорода с Западной Европой и Востоком, путь из озера Ильмень по реке Волхов в Ладожское озеро и по реке Неве в Финский залив называется «Новгородским путём». Для торговли и промыслов в бассейне активно развивалось судоходство и судостроение славян-новгородцев и карел, многочисленные суда которых, в том числе и класса река-море, ходили по рекам, Ладожскому озеру и Балтийскому морю. Известны разные типы плавсредств: по рекам и небольшим озерам — челн, ушкой (ускуй), учан, лодка, павозок; и мореходные — корабли, насады и «заморские» ладьи (для плаваний «за море»)⁸. Известны и несколько типов европейских судов, приходящих в новгородские земли с торговыми или военными целями: шнека, буса, лойва, дромон, галлея, кубара, каторга.

Купцы Новгорода и Пскова не потеряли связи со своими братьями — западными славянами, продолжался торговый обмен с прибалтийскими славянами и североевропейскими городами, который с приходом Рюрика на княжение получил новое развитие. В новгородских и европейских документах IX–X вв. сообщается о политических и деловых связях Новгорода с датчанами в городе Висбю на острове Готланд и со «шведскими викингими» в городе Бирка (Центральная Швеция), где были русские торговые кварталы с церквями и найдено самое большое количество восточных предметов. К XI веку германцы активно захватывают прибалтийские земли и города славян, в XII веке Ганзейский торговый союз немецких городов образовался на путях старого славянского торгового пути. Выгодные западноевропейские торговые связи с Новгородом продолжались до XVI века — до подчинения боярской республики Великим Московским княжеством.

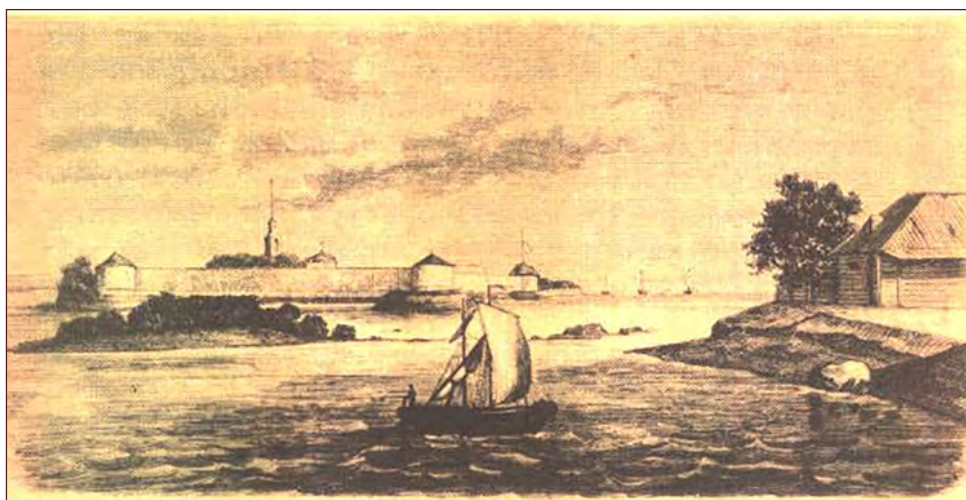
Сложнее складывались отношения новгородцев с ближайшими соседями — шведами. В X–XI вв. скандинавские и новгородские князья были в союзных отношениях, великий князь Ярослав Мудрый женился на дочери короля Олафа Инггерде, но с начала XII века началась многовековая борьба за обладание Карельским перешейком и выходом в Балтику. В летописях есть сведения, что в 1134 г. новгородцы одержали победу над интервентами-шведами в устье реки Сясь, захватили 43 судна с пленными и добычей⁹. В 1164 г. шведы на 55 судах-шнеках снова прошли через Ладожское озеро и осадили город Ладогу, но не смогли взять крепость. Подошедшие новгородцы разгромили войско шведов, только 12 судов смогли уйти от плена. После этого шведы не рисковали ходить в Ладогу и нападать на новгородцев, хотя продолжали захват земель соседних финских племен сумь и емь. Самый сильный удар шведам в XII веке новгородцы в союзе с карелами и ижорой нанесли в 1187 г. — скрытно совершив морской переход на судах по шхерам, подошли к столице Сигтуне, взяли ее штурмом, разграбили и сожгли. Передвижение военных дружин по Финскому заливу и Ладожскому озеру в основном велось на мореходных судах, что говорит о развитом судостроении и судоходстве новгородцев и карел.

⁸ Сорокин П. Е. Водные пути и судостроение на северо-западе Руси в Средневековье. — СПб., 1997.

⁹ Андреев А. П. Там же. С. 3.



*Илл. 2. Исток р. Невы закрывает крепость Орешек.
Гравюра XIX века из книги А. П. Андреева «Ладожское озеро»*



*Илл. 3. Крепость Шлиссельбург. Рисунок из книги Н. Я. Озерецковского
«Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому» (Петрозаводск, 1989 г.)*

В 1227 г. князь Ярослав Всеволодович пошел с новгородцами и корелой в Центральную Финляндию на емь, «землю всю повоевали, полона привели без числа». По берегам реки Невы были владения новгородских бояр, а в устье реки Охты — русские селения, именовавшиеся Невские. Но из-за внутренних междоусобных конфликтов славянских князей и нашествия монголо-татар в середине XIII века новгородцы не участвовали в политике Восточной Балтики.

К этому времени, по призыву католической церкви, шведы начинают крестить язычников корел и ижору, опять внедряясь на новгородские земли, из-за чего возобновляются военные конфликты. В июле 1240 г. молодой князь Александр Ярославович, узнав от местных старейшин о прибытии на суда немецко-шведского войска по реке Неве в устье Ижоры, неожиданно атаковал лагерь интервентов со своей дружиной и успевшими собраться отрядами новгородцев

и ладожан и одержал победу. Это поражение остановило шведов, но через 40 лет — в 1283 г., поднявшись по реке Неве, они совершили очередной грабительский набег, были перехвачены новгородцами и разгромлены. В 1292 г. русские и шведы обменялись взаимными набегами, но положение сторон не изменялось, что показывало бесперспективность военных походов на русские земли. Многочисленные войны и конфликты Новгородской Руси и Швеции мешали развитию европейской торговли, и в 1323 г. стороны заключили Ореховецкий мирный договор. На Ладожском озере в истоке Невы новгородцы построили крепость Орешек для охраны внутренних водных путей. В XIV веке шведы опять решили укрепиться на берегах Невы и построили в устье реки Охты крепость Ландскрону, которую через полвека разрушили новгородцы. В конце XV века все новгородские земли вошли в Московское государство, в т. ч. и русский Невский городок, который на шведской карте середины XVI века был назван Ниен (Nyen). В XVI веке старый Новгородский путь утратил свое значение в международной торговле России — захватив весь Новгородский север, Москва открыла англичанам морские ворота через Белое море. В 1611 г. после польско-шведского разграбления невские земли надолго были захвачены Швецией, король Карл IX в устье Охты построил новую крепость Ниеншанц и захватил русскую крепость Орешек, назвав ее Шлис-сельбург.

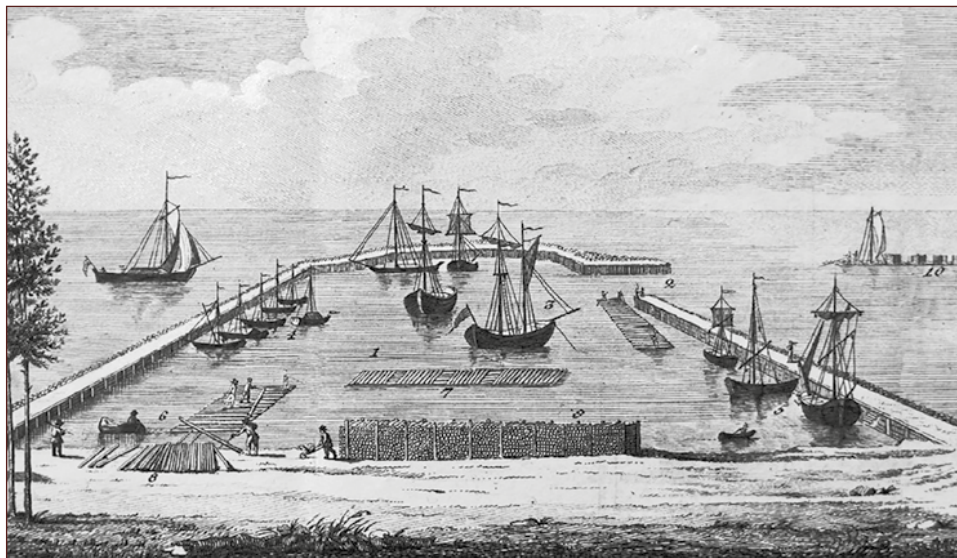
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПО СУДОХОДСТВУ И СУДОСТРОЕНИЮ НА ЛАДОЖСКОМ ОЗЕРЕ

Через Ладожское озеро проходят важнейшие пути, с новгородских времен в Ладожском бассейне активно развивалось судоходство и судостроение¹⁰. Карельские племенные роды¹¹, как союзники славян, расселялись на север от Карельского перешейка, владели обширными земельными угодьями, занимаясь охотничьим и рыболовным промыслами, сельским хозяйством, сбором налогов и торговлей. В развитии российского государства изначально важную роль играло участие карел в совместных с новгородцами торгово-промышленных предприятиях и защите от захвата Швецией пограничных земель.

Сведения о судоходстве и судостроении бассейна Ладожского озера до XVIII века встречаются в исторических источниках, в них упоминаются различные

¹⁰ «Ладожское озеро отовсюду окружено жителями, которые ходят по оному на судах разного рода и привозят в Санкт-Петербург произведения своих промыслов; сверх того многие из них свои промыслы, как-то рыбную ловлю и добывание тюленей, производят, отлучаясь от берегов во все стороны...». (*Озерецковский Н. Я.* Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому. — Петрозаводск, 1989. — С. 17.)

¹¹ «...Карельская родоплеменная знать становилась полноправными феодалами — военными вассалами Новгорода... в XV веке Вымольцы, Курольцы, Ровкульцы, Валдала и Наволочрод ...пять родов карельских детей владели тогда почти всей северной частью Карелии... Постоянная военная угроза с запада вынуждала Новгород признавать и даже стимулировать развитие карелы, своего надежного вассала». (*История Карелии... С. 73–80.*)



Илл. 4. Гавань графа Остермана на Ладожском озере. Приложение к книге Н. Я. Озерецковского «Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому»

суда, но нет их описаний, изображений. До 2011 г. не было и никаких археологических находок деревянных судов, когда в ноябре на берегу Ладожского озера местные жители обнаружили останки корпуса мореходного судна XIX века — галиота¹², краткая информация по которому представлена ниже.

В начале XVIII века, когда шведский военный флот еще господствовал на Балтике, в Приладожье и на сопредельных территориях начал создаваться плацдарм будущих российских побед, город Олонец стал базой для расположения 10 % численности петровской армии. В результате новой западной политики Петра I в 1702–1703 гг. на реках Свирь и Сясь были построены и стали действовать государственные верфи, а на Онежском озере — Петровский оружейный завод, активно разрабатывались месторождения железной и медной руды. По Ништадскому миру 1721 г. крепость Корела, а также западная часть Карельского перешейка, 400 лет находившиеся под господством Швеции, были снова присоединены к России. Победы Петра I в Северной войне со Швецией вернули Ладожскому озеру и Неве их историческое значение в российской морской торговле и промышленном развитии края. С этого времени активизировалась промышленно-хозяйственная деятельность всего Северо-Запада, для чего было необходимо развитие судостроения и судостроения.

Активизация судостроения началась постройкой различных судов для военно-морского флота, продолжилась со строительством Санкт-Петербурга закладкой новых государственных и частных верфей на реках бассейна Ладожского озера.

¹² Наумов Ю. М., Скворцов А. П. Возрождённое штормом // Катера и яхты. — 2010. — № 4. — С. 136–141; Наумов Ю. М., Скворцов А. П. Исследование ладожского галиота XIX в. // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. — М., 2020. — С. 203–224.



Илл. 5. Галиоты на рейде в устье реки Олонки. Рисунок из книги Н. Я. Озерецковского «Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому» (Петрозаводск, 1989 г.)

С начала XVIII века для перевозки различных грузов в новую столицу строили большие мореходные суда галиоты, романовки¹³ и малые суда¹⁴ — соймы и лодки, которые можно увидеть на гравюре гавани графа Остермана¹⁵. Суда строились и в бассейне Ладожского озера: на реках Волхов и Сясь, на реке Свирь в Лодейном Поле и на реке Неве, на Охтинской партикулярной верфи.

Первый ученый-исследователь Ладожского озера Н. Я. Озерецковский сообщает о том, что в 1785 году из Вытегры «...для торга с низовыми поволжскими городами и для препровождения доставляемых оттуда товаров и продуктов к Санкт-Петербургскому порту, <...> ходят в оба пути на парусах галиоты и другие мореходные

¹³ «Галиот — парусное озеро-морское судно, первоначально сконструированное в Голландии. Озабоченный развитием отечественного торгового мореплавания, Пётр Первый в 1714 году специальным указом повелел, чтобы на верфях Русского Севера “делали морские суда галиоты”. С этого времени этот тип преимущественно грузового (“ластового”) судна вошёл в практику русского судостроения. Галиот имел длину до 30–50 метров, полные обводы корпуса и небольшую осадку. Его парусное вооружение состояло из грот-мачты с прямыми парусами и бизани с косым парусом. Грузоподъемность обычно составляла около 100 тонн. Галиоты использовались для каботажного плавания в Белом, Баренцевом и Балтийском морях, а также на Ладожском и Онежском озерах». (Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам Ладожскому и Онежскому. — Петрозаводск, 1989. — С. 195–196.)

¹⁴ Тутолмин Т. И. Исторические примечания о древности Олонецкого... Л. 198; Озерецковский Н. Я. Путешествия по озёрам... С. 127; Андреев А. П. Ладожское озеро... С. 29–33.

¹⁵ «Вице-канцлер граф Иван Андреевич Остерман устроил на Выборгском берегу между устьями р. Морьи и Влоги в 30 верстах от вершины Невы гавань. Здесь укрываться могут галиоты, романовки, соймы и др. суда». (Озерецковский Н. Я. Путешествие по озёрам... С. 25.)

ластовые суда¹⁶. <...> Во время Прусской войны отправляемо было прямо от Вытегорской пристани в Мемель и Пилау по 150 галиотов с хлебом, привозимым из низовых городов... в этом городе пристань, возле которой строятся галиоты...»¹⁷. Есть у него сообщение и о других мореходных судах: «Пинк, прам — парусные коммерческие суда типа барка грузоподъемностью около 200 тонн»¹⁸.

В книге Н. Я. Озерецковского есть первое упоминание о строительстве в XVIII веке больших судов на Карельском перешейке в устье реки Волги, впадающей в Ладожское озеро при карельской деревне Микульская¹⁹. В 1792 г. в Олонецком уезде с карельским населением было зарегистрировано 8 хозяев верфей, занимающихся строительством больших судов, в Петрозаводском уезде — 14, а в Лодейнопольском — 3 хозяина верфей²⁰. В конце XVIII века по Олонецкой губернии для перевозки основного объема грузов в столицу использовалось более 700 больших мореходных судов, из них 519 «галиотов», которые составляли основной флот коммерческих перевозок²¹ по Ладожскому озеру.



Илл. 6. Галиот на Ладожском озере. Фото В. И. Срезневского, 1903 г.

¹⁶ Ластовые — грузовые (Ю. Н.). (Там же. С. 127.)

¹⁷ Там же. С. 127.

¹⁸ Там же. С. 198.

¹⁹ Там же. С. 19.

²⁰ О количестве судов по Олонецкой губернии, названия их, год постройки и хозяева // НАРК. Ф. 10. Оп. 2. Д. 1/1. Л. 56. 1792.

²¹ Списки судов по Олонецкой губернии с указанием владельца, названия, года постройки // НАРК. Ф. 10. Оп. 2. Д. 1/1. 1792.



Илл. 7. Галиот. Фото В. И. Срезневского, 1903 г.

Строительство больших судов на верфях в прибрежных деревнях Ладожского озера продолжалось и в XIX веке²². В Олонецком сборнике 1861 г. перечислены 12 верфей в карельских селах на северо-восточном побережье Ладоги: «В Олонецком уезде <...> на Ладожском озере... при урочище Маагино Некульской волости <...> в устьях рек Олонки и Видлицы, впадающих в Ладожское озеро, в пределах Рыпушкальской и Видлицкой волостей при селениях Меньшой-Лисий-Берег, Юксела, Кунейла, Катчала, Куйтежи, <...> на реке Тулокса, впадающей в Ладожское озеро, при деревне Рабала, Видлицкой волости»²³. Это подтверждает, что карелы, как и русские Приладожья, Посвирья, Обонежья и Поморья, занимались строительством больших судов, и дополняет информацию об известном на Белом море карельском центре судостроения в селе Подужемье²⁴.

В первой половине XIX века для прохода судов из внутренних областей России по южному побережью Ладожского озера действовали уже четыре канала: Свировский, Сясьский, Ладожский (Петровский) и Александровский²⁵, а в перевозке грузов использовались сотни барж, полулодок и других речных судов.

²² Олонецкий сборник. 1871–76 гг. — С. 57; «Постройкой судов занимаются преимущественно жители прибрежий Онежского и Ладожского озер, а также реки Свири, которые уже с давнего времени приобрели себе славу хороших мастеров этого дела, так как еще предки их были первыми мастерами на Лодейнопольской верфи, основанной в 1702 году». (Россия. Полное географическое описание... С. 174.)

²³ Олонецкий сборник. 1871–76 гг. — С. 57.

²⁴ Овсяников О. В., Ясински М. Н. Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краеугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. — М., 2010. — С. 81–82.

²⁵ Андреев А. П. Ладожское озеро. — СПб., 1875. — С. 226.

В описании Олонецкой губернии первой половины XIX века есть сообщение: «Постройка судов и перевозка на них различной клади <...> доставляют большие выгоды для олончан; суда, отправляющиеся <...> никогда почти не возвращаются порожними, но привозят различные товары для купцов Олонецкой губернии, а по выгрузке клади тотчас отправляются с новою в Санкт-Петербург...»²⁶. О галиотах в это же время есть следующие сведения: «длиной по килю до 70 (до 21 м. — Ю. Н.), вышиною в трюме 11 футов (3,3 м. — Ю. Н.); поднимает тяжести до 15 000 пудов (240 тонн. — Ю. Н.)... В 1834 году одно из таких судов доходило до Америки»²⁷. Это свидетельствует о том, что интересы олонечских купцов не ограничивались товарами, идущими через бассейн губернии. Они имели обширные связи, их команды имели опыт навигации, а суда местной постройки позволяли вести торговлю в Балтийском море и даже пересекать Атлантику. На галиотах с северного берега Ладуги в Петербург перевозили стройматериалы, дрова, сено и продукты: хлеб, овощи, рыбу и мясо. Эти суда делали до девяти рейсов в навигацию и оставались главными мореходными судами на Ладожском озере²⁸.

В 1870 г. Н. П. Боголюбовым сделано очень подробное описание Ладожского озера и судоходства по нему. В это время вокруг озера проживает 180 000 человек, которые живут в основном по берегам и островам, поэтому судоходство и судоходство являются их основным занятием. К Петербургу в то время «ежегодно приходит до 20 000 судов различных величин и конструкций»²⁹, а в грузовом флоте Ладожского озера «одних пароходов и галиотов... до 130 штук, не включая мелких судов <...> и, кроме того, несколько бригов до 450 тонн величиною»³⁰, — сообщает Н. Боголюбов. С появлением пароходов основной грузопоток пошел по каналам, минуя озеро, мореходные суда постепенно вытеснялись, их строительство сокращалось, но пароходов, способных таскать баржи с грузом в открытом озере, в это время было немногим больше, чем бригов. Перевозкой грузов с северных побережий Ладожского озера могли заниматься только мореходные суда.

Приведем список всех речных грузовых судов, которые могли доходить до Санкт-Петербурга во второй половине XIX века, с указанием их особенностей: «По Мариинской системе от устья Шексны и до Петербурга плавают: барки, полубарки: белозерские, ковжанские, фоменки, тихвинки разных видов; лодки и полулодки: мологские, свирские, плашкоуты, шекснинские унжаки, коломенки, приходящие во множестве с Камы, Чусовой, Белой и прочие. В конструкции этих судов почти нет различия; есть только несколько своеобразностей во внешности, составляющих особенности, усвоенные теми местностями, где они строятся»³¹.

²⁶ Дашков В. А. Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношениях. — СПб., 1842.

²⁷ Пушкарев И. И. Описание Олонецкой губернии. — СПб.: Издано Геденовым и Пушкаревым, 1845.

²⁸ Андреев А. П. Ладожское озеро... С. 226.

²⁹ Боголюбов Н. П. Ладожское озеро. — СПб., 1870.

³⁰ Там же.

³¹ Там же. С. 644.

Эти речные суда перевозили грузы по каналам от Свири и Волхова до Невы до 30 дней, что увеличивало расходы на транспорт и, конечно, удорожало стоимость перевозимых товаров.

В 1875 г. А. П. Андреев в своем труде «Ладожское озеро» подтверждает приведенные выше сведения: «...судоходство по озеру и перевозка через него разных продуктов и материалов весьма значительны во всех отношениях. Сведения <...> Департамента Внешней торговли <...> в 1864 году перевезено:

железа — 175 000 пудов (1500 тонн);
 дров разных — 32 200 саж. (50 000 тонн);
 досок разных — 37 255 дюжин (70 000 тонн);
 бревен сосновых — 12 104 штук (12 000 тонн);
 плах и брусьев — 10 000 штук (5000 тонн);
 ивовой коры — 80 300 пудов (1300 тонн);
 сена — 30 000 пудов (4800 тонн);
 чухонского масла — 18 000 пудов (300 тонн);
 разного товара — 9800 пудов (150 тонн).

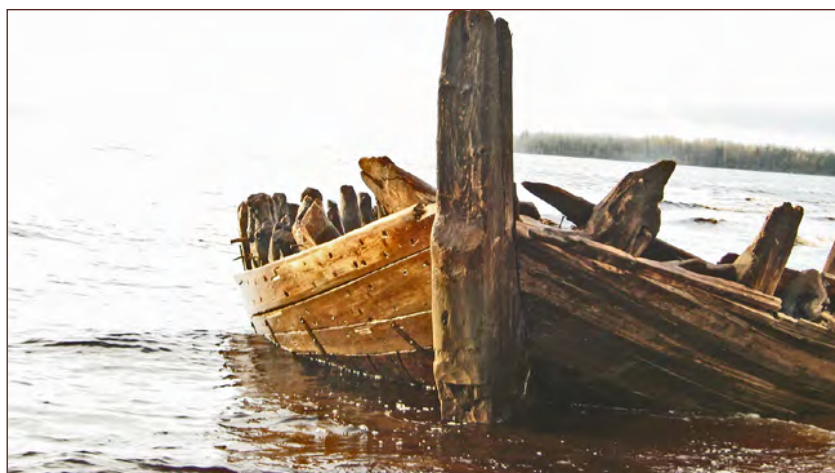
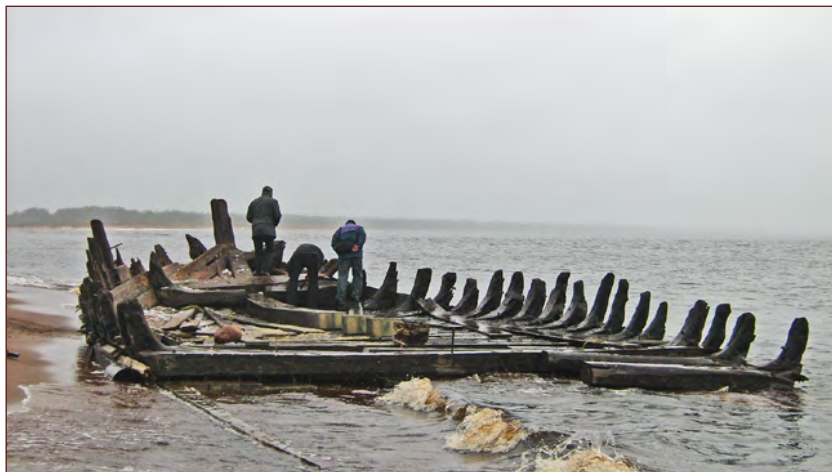
Весь этот груз идет из северной части озера на парусных судах... А сколько галиотов, сойм и других судов приходит на Сермаксу на Свири и в Новую Ладогу за мукою, из Финляндии. В продолжение навигации приходит к Шлиссельбургу до 600 галиотов, бывали годы <...> до 800 таких судов. Сойм и больших лодок приходит с озера то же около этого числа... Пароходов... 150. Побережные лодки из <...> окрестностей в счет ...идти не могут. <...> Число всех галиотов на Ладожском озере... имеется не менее 120; о числе сойм собрать сведения довольно трудно. Иные галиоты в продолжение навигации делают по 6–9 рейсов в одну сторону. Главный представитель ладожского судоходства есть галиот. Есть еще гуккар, бриг или брига, как здесь называют и доншкоут»³².



Илл. 8. Гуккар на Ладогге. Фото В. И. Срезневского, 1903 г.

³² Андреев А. П. Ладожское озеро. — СПб., 1875. — С. 29–32.

В 2009 г. на берег Ладожского озера недалеко от устья реки Олонки шторм выбросил остатки корпуса галиота³³. Результаты анализа древесины определили время постройки судна — 1874 г. — это время активного использования галиотов, которые начали строить с Петровского времени на государственных и купеческих верфях, в том числе и в указанных выше селах.



Илл. 9–10. Галиот на берегу Ладоги в устье реки Олонки. Фото автора, 2009 г.

Хотя строительство большинства галиотов на частных верфях, по общему мнению исследователей XIX века, велось без проектов, и отделка, и оснастка были невысокого качества, однако это никак не сказывалось на традиционных технологиях, теории и конструктивном наборе корпусов, а, следовательно, на мореходности и надежности этих купеческих судов. Можно надеяться, что когда корпус ладожского галиота будет представлен в выставочном павильоне по истории судоходства нашего региона, появится возможность увидеть высокий уровень мастерства традиционного деревянного судостроения деревенских верфей.

³³ Наумов Ю. М., Скворцов А. П. Возрождённое штормом // Катера и яхты. — 2010. — № 4 (226). — С. 136–141.

Кроме коммерческих грузовых судов, на Ладожском озере строились лодки разных размеров и типов в зависимости от их назначения. Традиционное судостроение жителей озера ограничивалось местными районами промыслов, лодки так же использовались для ведения хозяйства, как транспортное средство для перевозки людей и грузов. В конце XIX — начале XX века на Ладоге существовало три района со своими традициями лодкостроения: на юге озера — русские центры судостроения в устьях рек Сясь, Волхов и Невы; на северо-востоке — преимущественно карельское население; на северо-западе — Ладожские шхеры Финляндии. Основными типами народных лодок Ладожского озера на русском юге были соймы, у карел — лодки-«венех», в финских пределах — ладожские «финки». О лодках ладожских рыбаков профессиональный судостроитель Г. В. Эш замечает, что «как и всякие промысловые суда, традиционные лодки имеют замечательные особенности, приспособленные к потребностям промысла, они часто отличаются превосходными мореходными качествами, какие не всегда могут быть даже на спортивных яхтах»³⁴. Основными рыбацкими и транспортными судами русского побережья Ладожского озера были «соймы» разных размеров в зависимости от назначения и районов плавания.

Известно, что Пётр I в 1702 г. для начала боевых действий со шведами на Неве реквизирует у населения побережий Ладожского и Онежского озер около сотни традиционных лодок. Большие ладожские соймы приняли участие в некоторых боевых действиях Северной войны: петровская пехота, переправившись на соймах, произвела взятие крепости Нотебург (Шлиссельбург). Под командой Петра после успешного ночного боя на нескольких соймах были захвачены два фрегата эскадры шведского адмирала Нуммерса. Пётр I не забывал об этих традиционных лодках, в 1716 г. приказал для несколько тысяч войск делать такие соймы, «что на Мурманское (Баренцево. — Ю. Н.) море ходят». После чего Александр Меншиков доложил царю, что к этому «...призваны купецкие люди ладожане, которые от него не отрицаются, толь просят образцового судна, какое одно здесь я нашел». Очень важно, что в первой четверти XVIII века у ладожан были такие соймы, которые вели промысел на Баренцевом море, очевидно, мастера знали и могли построить такие суда.

Приведем интересные сведения по технологии постройки и подробное описание ладожских сойм, сделанные во второй половине XIX века: «Ладожская сойма наборная; шпангоуты лекальные; оба штевня наклонены снаружи и судно острокилевое. Особенность сойм есть именно та, что в них скрепление деревянное. Шпангоуты крепятся как к килю, так и к обшивке деревянными нагелями; бимсы и балки укрепляются на кницах тоже нагелями. Обшивные доски кладутся кромка на кромку, в набор и сшиваются корнем; концы тоже сшиваются вичиной, но как крепко и надежно этот шов держит доски, что удивляться надо! <...> эти суда приготавливаются во всякое время и весьма тщательно.

Сойма на воде сидит довольно низко, а так как киля у нее почти нет, то для лавировки, или, как говорится на местном языке, чтобы идти в рей — под соймой,

³⁴ Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. — С.-Петербург, 1895. — С. 58.

на треть расстояния киля, в корме и носу прибивается фальшкиль. Все соймы вооружаются непременно двумя мачтами. Фок-мачта становится в самый форштвень, а грот-мачта помещается на середине. Обе мачты не высоки; на них два шпринтованные паруса, довольно широкие. На больших соймах имеется летучий марсель.

Каждая сойма, смотря по своей величине, имеет особенные названия; например: легкая или сойминка, крючная, мережная, просольная. Легкая сойма, самая малая, и имеет длину от 15 до 20 футов (4,5–6 м. — Ю. Н.), крючная — около 25 (7,5 м. — Ю. Н.), мережная — около 30 футов (9,0 м. — Ю. Н.), а просольная — доходит до 40 футов (12,0 м. — Ю. Н.); последний род сойм бывает и более, тогда она называется грузовой. Просольная сойма иначе называется живорыбка, имеет крытую верхнюю палубу с люком, а в середине соймы сделан садок для живой рыбы. На больших соймах палуба глухая, посередине с люками, имеет скат к бокам судна; бортов на сойме нет; помещение для экипажа определяется в корме, а в носу есть небольшое помещение для разных принадлежностей судна.

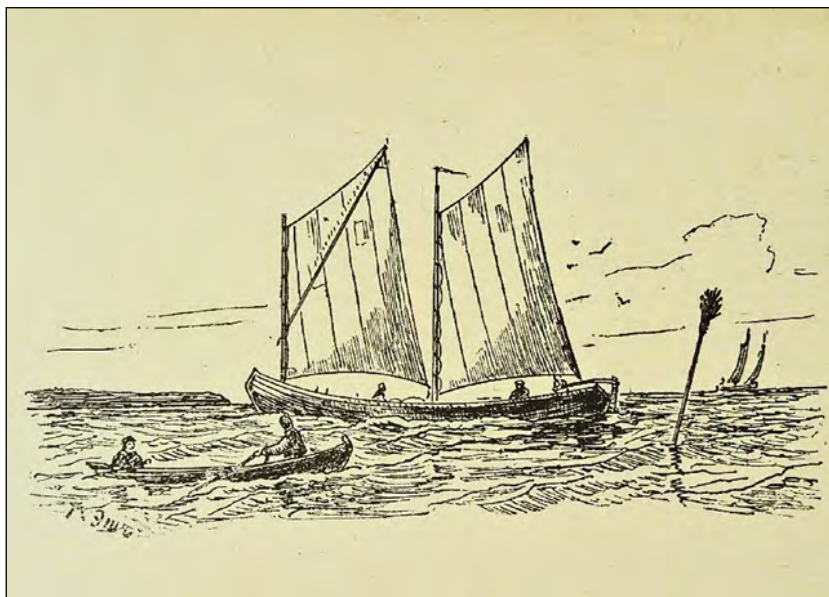
Итак, сойма — наше родное судно! Сойма, вероятно, видывала и те древние наши времена, которые и в истории темны. Сойма насмотрелась и на ганзейские товары!... Да и теперь сойма — единственное прибрежное судно, употребляемое на пресных водах в северо-восточной России. Сойма без палубы но, с крышею по верху, перевозит из Петербурга, через Ладожское и Онежское озера, к Повенцу, богомольцев, направляющихся в Соловецкий монастырь; сойма возит и телят в Петербург; сойма перевозит и ивовую кору и живую рыбу — она на все годится. При гидрографических занятиях на Ладожском озере, для работ промера употреблялись средние, мережные соймы. Они 9 лет служили при таких тяжелых работах без капитального ремонта в корпусе судна, чем ясно доказывается крепость подобных судов. Большие соймы проходят большие расстояния. Они непрерывно в продолжение всей навигации, перевозят разную кладь и живую рыбу из Ладожского озера и рек в него впадающих — в Петербург, также плавают и по Финскому заливу — именно в Выборг, Роченсальм, Аборфорс, Лугу и далее. Экипаж на сойме 2 человека и весьма достаточен. Сойма на волнении легка, ходит и лавирует весьма хорошо, малые же — на веслах весьма легки»³⁵.

Соймы Ладожского озера относятся к судам «чисто русского происхождения, на постройку которых, по мнению большинства, не влияли никакие иностранные элементы и которые, тем не менее, достигли значительной степени совершенства. <...> Сойма — свидетель процветания Великого Новгорода. Прекрасные качества ее выработаны веками, русские могут справедливо гордиться своими, чисто русского происхождения, ладожскими соймами, тем более что и сами линии (корпуса. — Ю. Н.) не оставляют желать ничего лучшего. Трудно представить себе ватерлинию более совершенную. <...> Сойма, как судно грузовое, не имеет постоянных ватерлиний, а следовательно и миделя, и уже при небольшом дифференте мидель отходит в корму. Это чрезвычайно знаменательная особенность <...> строители сойм, жившие несколько столетий тому назад, уже тогда усвоили себе и применяли

³⁵ Андреев А. П. Ладожское озеро. Ч. 1. — СПб., 1875. — С. 35–37.

на практике принцип, до которого мы дошли только теперь»³⁶, — утверждает профессиональный судостроитель Г. В. Эш и отмечает некоторые особенности теории и технологии постройки соймы. В конце XIX века доски обшивки крепятся к штевням уже гвоздями, но для соединения досок между собой по-прежнему применяется корень, «по местному вичина или вица, <...> трудно представить себе что-нибудь долговечнее этого крепления; <...> скорее сгниет обшивка и шпангоуты <...> в местах, где пропущен корень, вгоняются, для уничтожения течи и для лучшей поддержки вицы, нагеля... Конопатятся соймы мохом...»³⁷.

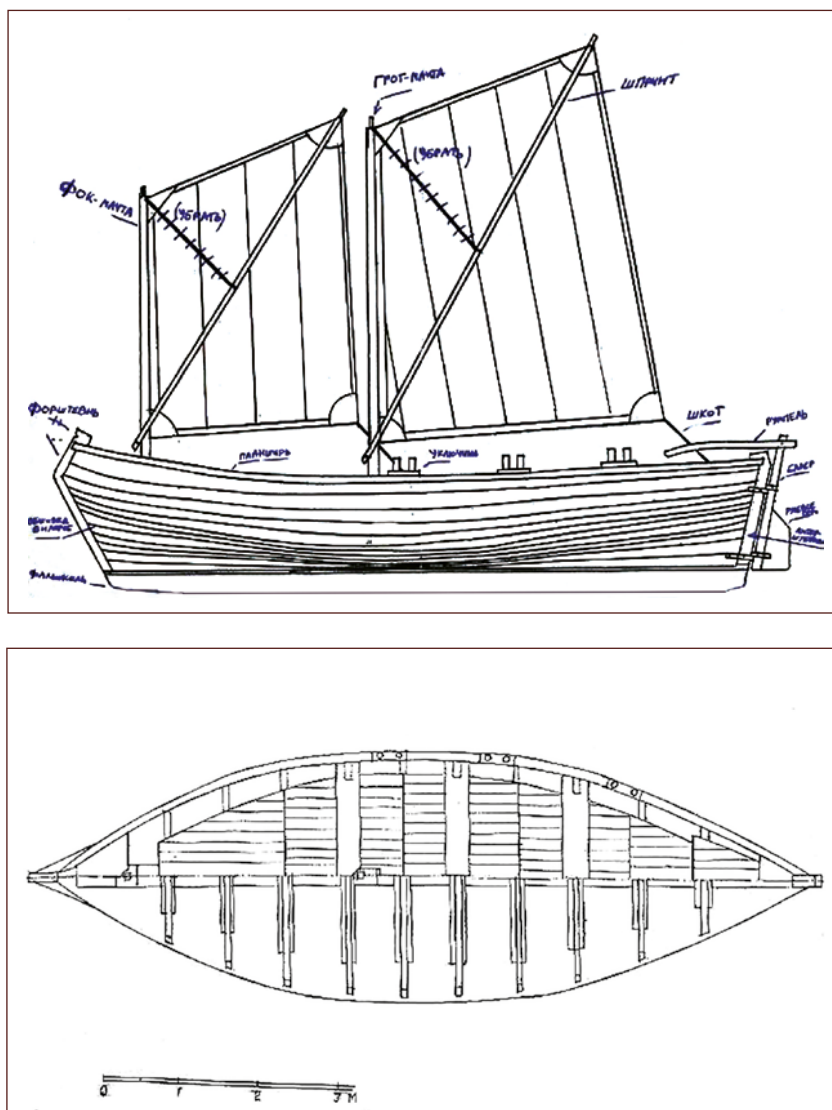
Необходимо отметить, что соймы озера Ильмень во всем отличаются от ладожских: они имеют другую теорию, конструкции и оснастку корпусов, которые строились из досок не внахлест — «внакрой», перекрывая одна другую, а «вгладь» — встык с уплотнением пазовых реек металлическими «ластовыми скобами». Такая технология постройки корпусов — главное отличие судов и лодок озер Ильмень, Псковского и Чудского от ладожского, онежского и поморского судостроения, где постройка малых лодок и судов «вгладь» не используется. Интересно так же, что на Ладожском озере все малые и большие лодки назывались соймами, в отличие от Онежского озера, где соймами называли только большие (больше 11 м) суда для



Илл. 11. Ладожская мережная сойма. Рис. Г.В. Эша из книги «Руководство для любителей парусного спорта», 1895 г.

³⁶ Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. — С.-Петербург, 1895. — С. 58.

³⁷ «... материалом для постройки служат сосна; штевни накладные, а киля или совсем нет, или он очень мал. Под всем судном для уменьшения дрейфа, а также, как объясняют рыбаки, для лучшей якобы поворотливости, набивается невысокий (2,5–3 дюйма) фалшкиль, с вырезом, в середине, под садком, если таковой имеется. Обшивка кромка на кромку; корма всегда острая. Шпангоуты вытесные, из кокор, иногда нарезанные на обшивку, ставятся в тех местах, где в них оказывается необходимость (на 30-футовой сойме их 11 или 12)». (Эш Г. В. Там же. С. 59.)



Илл. 12–13. Чертежи соймы А. Ларионова и Г. Атавина

коммерческой перевозки грузов. А на лодках, больших и малых, жители онежских побережий рыбачили и использовали их для перевозок в своем крестьянском хозяйстве. Главные места постройки ладожских сойм были на реке Паше в устье реки Свири и во многих деревнях на побережье Новолadoжского уезда Петербургской губернии, и на реке Сясь. Мастера в любое время принимали заказы, которые «исполняются весьма тщательно»³⁸, готовые соймы продавались на ярмарках в устье реки Сясь и в Новой Ладоге.

Во второй половине XX века старые мастера уходили из жизни, и постепенно строительство больших сойм на Ладожском озере прекратилось, но малые традиционные ладожские соймы еще некоторое время продолжали строиться в деревнях

³⁸ Эш Г. В. Там же. С. 59.

южного побережья Ладоги. С 1987 г. клуб «Полярный Одиссей» начал реконструировать исторические суда. В 1990 г. по заказу музея «Кижы» член клуба Сергей Давыдов, под руководством известного кижского мастера Ивана Фёдоровича Версова, построил первую реплику большой 9-метровой онежской соймы, по теории и конструктивному набору корпуса идентичной ладожским. В 1994 г. информация о ладожских соймах и последнем мастере была получена молодым судостроителем Андреем Епатко. На юго-восточном побережье Ладоги в деревне Сторожно потомственный рыбак Иван Андрианов, который еще мальчишкой ходил на соймах, рассказал ему, что это были самые надежные суда на Ладоге — выдерживали семибальный шторм: «Бывало, застанет в озере непогода, кругом волны бушуют, а в сойму не попадет ни капли. Такие вот были лодки, только здесь вы сойм не сыщете, да, наверное, нигде их уже нету». У местных жителей удалось узнать, что на реке Сясь в деревне Подрябинье живет лодочный мастер Александр Степанович Калязин. Он был готов взяться за любое судно, но чтобы построить сойму, ему были нужны чертежи, которые были выполнены двумя питерскими судомоделистами А. Ларионовым и Г. Атавиным. В музее ВМФ хранилась модель ладожской соймы, сделанная известным судомоделистом А. Зайцевым, ее фотографии заменили мастеру чертежи.

По инициативе Андрея Епатко вокруг проекта возникла группа энтузиастов и в 1995 г. было решено делать мореходную 9-метровую двухмачтовую мережную сойму на шесть гребцов и рулевого, и в июне 1996 г. состоялась закладка реплики. На постройку требовались еловые доски длиной не менее 11 м, заготовить которые взялся сам мастер А. С. Калязин, он же нашел и ели для мачт.



*Илл. 14. Заготовка мачты. Лодочный мастер Александр Калязин.
Фото А. Епатко, 1996 г.*

После закладки кия мастер запряг своих лошадей и отправился с помощниками в лес за кокорами для штевней с правильным загибом, определенной толщины и без трещин. На поиски ушло два дня. После установки штевней в носу и корме мастер поставил два мощных лекала и начал шить борта соймы — причерчивать обши-

вочные доски, скрепляя их между собой заклепками. «Как положил первые доски, так пойдут и остальные, следующие сами должны лечь на свое место», — говорил мастер.



Илл. 15. Постройка соймы в мастерской А. С. Калязина. Фото А. Епатко, 1997 г.

А. С. Калязин строил лодку в одиночку, совмещая эту работу с сенокосом и уходом за лошадьми, иногда ему помогал его сын, и участники эксперимента приезжали каждые выходные. В чертежи мастер заглядывал редко, в результате сойма была построена по традиции — действительно, «без всяких размерений». Весной 1997 г. лодку пропитали олифой и покрасили корпус черной краской под цвет смолы, верхняя доска сохранила естественный древесный цвет. Руководитель проекта А. Епатко отметил: «Строил Степаныч добротню, но не торопясь и с большими перерывами. Май у него был святой месяц: охота, а в последних числах еще — пахота и картошка. Июль — тоже не поспишь: сенокос. А уж сентябрь — святая святых: открытие охотничьего сезона и та же картошка. Но мы мирились с этим — лодку «шил» он крепко и на совесть. И мы не прогадали: позднее, в Англии, куда мы дошли-таки на сойме, один из специалистов по копиям деревянных судов признался нам, что наша ладожская сойма — самая лучшая лодка, какую он когда-либо видел... Уж если на родине капитана Кука восторгались работой Степаныча — что можно еще к этому добавить?»

При спуске сойма получила имя «Св. Арсений» — в честь основателя Коневского монастыря. Работы по достройке и оснастке соймы продолжались командой. По совету яхтенного капитана В. Милославского увеличили высоту бортов на одну доску для морского похода в Европу, он же выполнил чертежи соймы для инспекции маломерных судов и помог из соображений безопасности ограничиться парусностью 21, 5 кв. м: фок — 8 кв. м, а грот — 13,5 кв. м. Работу завершали в Петербурге у строящегося фрегата «Штандарт», на борта соймы были установлены дополни-



Илл. 16. Ладожская сойма на реке Сясь в Ладожском озере. Фото А. Епатко, 1998 г.

тельные шпангоуты, форштевень обит медью, выструганы весла. После первых испытаний в Финском заливе устранили некоторые недочеты: укоротили грот-мачту, увеличили площадь рулевого пера, облегчили шпринты и весла.

После первого похода на сойме «Св. Арсений» вокруг Ладожского озера А. Епатко смог уверенно записать: «За три недели сойма прошла под парусами и на веслах около 400 километров, показала отличные мореходные качества, максимальная скорость под сильным боковым ветром составила 7 узлов. Лодка шла с минимальным креном, чему без сомнения способствовали низкие мачты и небольшая площадь парусности. Мы оценили рангоут лодки еще больше, когда нас стали изматывать внезапные шквалы, столь характерные для Ладоги: чтобы снять грот, было достаточно двух человек из экипажа, а фок снимался одним человеком! Кто когда-нибудь убирал мачты при сильном волнении, разделит наше восхищение». В 1998 г. «Св. Арсений» по приглашению Морского Королевского музея в Портсмуте (Англия) участвовал в проекте «Великое Посольство», посвященном 300-летию пребывания Петра I в Западной Европе. А. Епатко сообщает о результатах дальнего плавания: «Наша сойма оказалась в центре внимания фестиваля традиционных деревянных судов. За 40 дней путешествия к берегам Великобритании рыбацкая лодка из Приладожья успела очаровать многих — от английских яхтсменов до шведских домохозяек. «St. Arseny», «soyma», «Stepanych» — теперь эти слова знают и на берегах Ла-Манша! В настоящее время Англия — самая западная точка, куда доходила эта странная курносая лодочка, сработанная топором на берегах Сяси»³⁹.

В экспедиции 2008 г. в устье реки Волхов на берегу у входа в Новолadoжский канал автором была зафиксирована лодка, построенная в конце XX века професси-

³⁹ Епатко А. Ю. Строительство ладожской соймы «Святой Арсений». По пути Арсения Коневского // Тайны прошлого. — СПб., 2013. — С. 324–344; 545–557.

ональными мастерами Новолодожской верфи, которая сохранила традиции народного ладожского судостроения.



Илл. 17. Новолодожская лодка. Фото автора, 2004 г.



Илл. 18–19. Шпангоуты в корпусе лодки. Фото автора, 2004 г.



Илл. 20–22. Нос новолодожской лодки. Фото автора, 2008 г.

Корпус лодки с двумя штевнями, вытесанными из елового корня-кокоры, с красиво обработанными завершениями выше линии борта: носовой отлогий и скруглённый, кормовой поставлен круто для навески руля. Шпангоуты в носу и корме усиленные из двух частей, остальные составные из трех частей, причем средние «саморослые» вытесаны из кривых суков. Важно отметить, что в отличие от



Илл. 23–24. Корма новгородской лодки. Фото автора, 2008 г.

псковско-новгородского строительства корпусов лодок из досок встык — «вгладь», начиная с Ладожского озера и далее на восток все лодки Русского Севера строятся в клинкер — обшивка бортов делается из досок, соединенных «внахлест» или «внакрой». Эти технологии различаются способами скрепления досок: при постройке «вгладь» для уплотнения пазов в стыках используется ластовая рейка, закрепленная металлическими скобками, при способе «внакрой» — кромки досок плотно скрепляются металлическими заклепками с шайбами или гвоздями, вместо металлического крепежа доски корпуса можно «сшивать» корнями или ветками — «вицей». Основной конструктивный набор найденной лодки по описанию идентичен с набором ладожских сойм, который был зафиксирован историком судостроения А. Л. Ларионовым в городе Новая Ладога.

«Сойма» с XIV века упоминается в новгородских документах⁴⁰ и является одним из самых известных русских традиционных судов, поэтому в заключение опи-

⁴⁰ «1366 г.: «Того лета Великого Новгорода новгородцы в Нижнем Новгороде гостей поимали и пограбили, в соймах. <...> 1395 г.: «И толико бысть побито от обою в соймех...» (Шолов А. Л. Материалы к словарю ранних прибалтийско-финских, чудских и саамских заимствований русского языка. — М., 2008. — С. 110.)

сания судостроения на Ладожском озере необходимо проанализировать имеющиеся о ней сведения. В XVII–XVIII вв. сойма указывалась в числе «староманерных судов» вместе с лодьями, насадами, стругами, бусами, паузками. В середине XIX века А. П. Андреев сообщает: «Сойма — наше родное судно!», она «наборная» — доски обшивки скреплены внахлест⁴¹. Это подтверждает и ареал распространения различных плавсредств с общим термином «сойма» в наиболее оживленных районах судоходства, где проживает русское население — на озерах Ильмень, Псковское, Ладожское и Онежское, на Белом и Баренцевом морях, в Поморье на реке Онеге и в бассейне реки Волги⁴².



Илл. 25. «Наборная» сойма для перевозки хлеба на р. Онеге. НАРК № 158



Илл. 26. Сойма на р. Онеге

Автор также считает, что это судно славяно-русского происхождения, а термин «сойма» имеет славяноязычные корни: «суем-сейм» определяется как «со-брание»

⁴¹ Андреев А. П. Ладожское озеро... С. 35–37.

⁴² Андреев А. П. Указ. соч.; Шубин И. А. Волга и Волжское судоходство. — М., 1927. — С. 253.

(от приставки «со-» и древнеславянского корня «ем», «йети» («јѣтъ» от «јѣти») — «братъ», т. е. «собранный»)⁴³. Это соответствует применению термина к «наборной» лодке и плоту, «сбранного» из пучков бревен. Например, в Нижегородском Поволжье «сойма» — «большой, тяжелый грузовой плот из трех-четырех маток, бревна в которых укладывались в 4–5 рядов, <...> состоявший из 18–20 тысяч деревьев. <...> На сойме устанавливались до 5 *воробов* — приспособлений для поднятия якорей и лотов. <...> На вороб наматывалась лотовая или якорная *шейма*»⁴⁴. Такие огромные плоты имеют название «сойма», более чем вероятно, потому что были собраны из десятков тысяч бревен. Здесь же применяется еще один схожий судовой термин — якорная «шейма»⁴⁵, который подразумевает короткую, но самую толстую часть каната у самого якоря (толщина ее зависела от веса якоря), «сбранную» — заплетенную из нескольких более тонких канатов.

В доказательство утверждения о славяно-русском происхождении типа и названия судна рассмотрим, как интерпретируют происхождение судового термина «сойма» известные словари русского языка. В середине XIX века «Толковый словарь живого великорусского языка» В. И. Даля сообщает, что «сойма — речное и озерное судно Мариинского сообщения»⁴⁶. У него же приводятся и объясняются однокоренные слова: существительные — «соймище, сойма, суим, суем, соим, сонм, сбор, собранье, сходка»⁴⁷; и глаголы — «соймать — взять, брать, достать, у(при, со)брать»⁴⁸. Очень важную роль в словообразовании этого термина имеет приставка «со-», которая применяется в значении «со-бирать вместе — соединять, совокуплять одно к одному <...> || собранье, сбор, <...> в одно место <...> || сборка судна, лодки <...> || собор — собранье»⁴⁹. Ладожская сойма определяется как «наборная»⁵⁰, понятно, что «набор», как технология постройки корпуса, собранного из скрепленных досок, является важным признаком этого типа судна.

В 1950 г. в Германии на немецком языке был издан «Этимологический словарь» М. Р. Фасмера (в 1959–1961 гг. переведенный на русский язык. — Ю. Н.), в котором он определяет сойму как «одноачтовое палубное судно» (хотя все боль-

⁴³ «Со — совместно (совозводить, совозносить, совозвстать, соучаствовать, совоитель), совокуплять (соединять, собирать вместе)». (Даль В. И. Толковый словарь живого русского языка. Т. 4. — М., 1995. — С. 255.)

⁴⁴ При этом длина соймы превышала 200 м, а в некоторых случаях доходила до 380 м. Ширина — до 35 м. Эти огромные плоты шли из реки Ветлуги самосплавом. <...> Впереди, на самом краю соймы, на обеих сторонах устанавливались крамболы для подвешивания якорей, средний крамбол служил для лота. (Филиппов Ю. В., Сомов В. А., Кузьмина Т. А., Шангин А. В., Шавенков П. В. Традиционное судостроение в Нижегородском Поволжье // Речная жизнь : Сборник материалов научно-практической конференции. — Свияжск, 2021. — С. 532–533.)

⁴⁵ «Шейма (ж. волж.) — канат якорный, становой косяк». (Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка Т. I–IV. — М., 1995. — С. 626.)

⁴⁶ Там же. С. 262.

⁴⁷ Там же. С. 171, 262, 270, 357.

⁴⁸ Там же. С. 245.

⁴⁹ Там же. С. 141–142, 255–261.

⁵⁰ Андреев А. П. Ладожское озеро. Ч. 1. — СПб., 1875. — С. 35–37.

шие палубные соймы двухмачтовые. — Ю. Н.) и обозначает географию его применения: «ладожск., онежск., (Даль), олонецк., (Кулик.), арханг. (Подв.)». Здесь же у Фасмера хорошо рассмотрена славянская этимология термина сойм-«seim»-сонм-суём, как «крестьянская сходка», от «со-» и корня «братъ». Не принимая во внимание близость русских слов, он определяет, что происхождение судового термина заимствуется из олонецк. *saimu* «небольшое парусное судно с палубой», люд., вепс., *soim*, фин. *soima* «крупная лодка, плашкоут»⁵¹, хотя в словаре В. И. Даля об этом не было сообщения. После выхода в 1971 г. русского издания словаря М. Р. Фасмера его версия карельско-вепско-финского происхождения термина «сойма» широко расходится в большинстве исследований, посвященных этнической истории прибалто-финнов (славяно-русская этноистория Северо-Запада России до сих пор слабо изучена. — Ю. Н.). С того времени многие этнографы и лингвисты связывают происхождение «соймы» и судового термина целой группы различных плавсредств на Русском Севере и в Поволжье с прибалто-финскими народами, хотя достаточной аргументации для этого не приводится. Такие предположения в отношении происхождения судовых терминов этих традиционных русских судов основаны лишь на том, что они изредка встречаются у карел, вепсов и финнов, причем только в Приладожье.

В экспедициях автором зафиксировано, что в карельских деревнях на северо-востоке Приладожья и в Поморье судового термина «сойма» никогда не использовался и даже не был известен местному населению. На вопросы о «соймах» старожилы сообщали, что были созвучные хозяйственные термины, которые никогда не применялись к лодкам. У карельских лодочников записано: «сойма» — ящик под сено в хлеву» (деревня Гавриловка, устье реки Видлицы у Ладожского озера) и «шойма» — ящик для сена» (деревни Кимасозеро, Юшкозеро — бассейн реки Кемь, впадающий в Белое море). По результатам экспедиционных опросов автора, даже карельские промысловые рыбаки на севере Ладоги никогда не пользовались соймами и, тем более, не строили их. Никакие карельские лодки так не назывались, только несколько старожилы вспомнили, что во второй половине XX века соймы еще были в рыбацких колхозах на юге Ладожского озера и в устье реки Свирь⁵².

Приведенные сведения из разных источников XIX–XXI вв. (в т. ч. специальных по судостроению) и экспедиционные исследования автора позволяют сделать вывод, что соймы изначально являлись славянскими и русскими судами. На Ладожском озере соймы не использовались карелами в промыслово-хозяйственной деятельности, они и не строились финнами. После приобретения на русских ярмарках или будучи построенными по заказу они могли использоваться для перевозки хлеба

⁵¹ «Сойм, род. п. — *a, m.* «Крестьянская сходка», сойма ж. — то же, суйм, суём (см.). Из приставки «съ-» и корня «јьмъ» от «јеті» «братъ», др.-польск. «seim», род. п. «sjemi», польск. «sejm» (Брюкнер 484); см. Миккола, Veruht. 163. См. сонм, суём». (Фасмер М. Р. Этимологический словарь русского языка. Т. 3. — М., 1996. — С. 707.)

⁵² Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижі». Ф. 1. Оп. 3. № 4114. С. 49.

под этими названиями⁵³. По мнению автора, очевидно, что соймы можно исключить из перечня традиционных ладожских лодок финнов и карел и из списка судовых терминов, имеющих происхождение от прибалто-финских народов.

Литература

1. *Андреев А.П.* Ладожское озеро : в 2-х ч. — СПб. : тип. Морского мин-ва, 1875. — 263, 135 с.
2. *Даль В.И.* Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. — Репр. воспроизв. изд. 1912–1914. — М. : Цитадель, 1998.
3. *Дашков В.А.* Описание Олонецкой губернии в историческом, статистическом и этнографическом отношении, составленное В. Дашковым. — СПб. : тип. М-ва вн. дел, 1842. — 222 с.
4. *Епатко А.Ю.* Строительство ладожской соймы «Святой Арсений». По пути Арсения Коневского // Тайны прошлого. — СПб., 2013.
5. История Карелии с древнейших времен до наших дней / под ред. Н.А. Кораблёва, В.Г. Макурова, Ю.А. Саватеева. — Петрозаводск : Периодика, 2001. — 943 с.
6. *Наумов Ю.М.* «Veneh» — лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. — Петрозаводск : Карельский НЦ РАН, 2017. — 255 с.
7. *Наумов Ю.М.* К вопросу о народном судостроении и судоходстве карел // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А.В. Огорокова. — М. : Институт Наследия, 2020. — С. 274–374.
8. *Наумов Ю.М., Скворцов А.П.* Возрождённое штормом // Катера и яхты. — 2010. — № 4. — С. 136–141.
9. *Наумов Ю.М., Скворцов А.П.* Исследование ладожского галиота XIX в. // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А.В. Огорокова. — М. : Институт Наследия, 2020. — С. 203–224.
10. О количестве судов по Олонецкой губернии, названия их, год постройки и хозяева // НАРК. Ф. 10. Оп. 2. Д. 1/1. Л. 56. 1792.
11. *Овсяников О.В., Ясински М.Н.* Западное Беломорье: из истории крестьянского судостроения Поморья первой половины XVIII в. // Краеугольный камень. Археология, история, искусство, культура России и сопредельных стран. — М., 2010. — С. 71–113.
12. Озёра Карелии. Природа, рыбы и рыбное хозяйство : Справочник. — Петрозаводск : Госиздат Карел. АССР, 1959. — 619 с.
13. *Озерецковский Н.Я.* Путешествия по озёрам Ладожскому и Онежскому. — Петрозаводск, 1989.
14. Олонецкий сборник 1870–76 гг. — Петрозаводск, 1876.
15. *Пушкарев И.И.* Описание Олонецкой губернии. — СПб. : Издано Гедеоновым и Пушкаревым, 1845. — 110 с.

⁵³ *Наумов Ю. М.* «Veneh» — лодка по-карельски: О народном судостроении и судоходстве карел в районах их традиционного проживания и ведения хозяйства. — Петрозаводск : Карельский НЦ РАН, 2017; *Наумов Ю. М.* К вопросу о народном судостроении и судоходстве карел // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Огорокова. — М., 2020. — С. 274–374.

16. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества : настольная и дорожная книга для русских людей / под ред. В. П. Семёнова; под общ. рук. П. П. Семёнова и В. И. Ламанского. – СПб. : А. Ф. Девриен, 1899–1914.
17. *Сорокин П. Е.* Водные пути и судостроение на северо-западе Руси в Средневековье. – СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 1997. – 206 с.
18. Списки судов по Олонецкой губернии с указанием владельца, названия, года постройки // НАРК Ф. 10. Оп. 2. Д. 1/1. 1792.
19. *Тутолмин Т. И.* Исторические примечания о древности Олонецкого края и о народах прежде там обитавших, и топографическое описание о городах и уездах Олонецкого наместничества / Рукопись Тимофея Ивановича Тутолмина. – Б. м., 1785.
20. *Фасмер М. Р.* Этимологический словарь русского языка : в 4 томах / Макс Фасмер ; пер. с нем. и доп. О. Н. Трубачёва. – 4-е изд., стереотип. – М. : Астрель : АСТ, 2007.
21. *Федотова П. И.* «Идеальная» дорога: был ли возможен трансконтинентальный водный путь по рекам Восточной Европы // Журнал «Евразийский Союз Ученых». – Выпуск 73. – Том 9. – 2020. – С. 10–25.
22. *Филиппов Ю. В., Сомов В. А., Кузьмина Т. А., Шангин А. В., Шавенков П. В.* Традиционное судостроение в Нижегородском Поволжье // Речная жизнь : Сборник материалов научно-практической конференции. – Свияжск, 2021.
23. *Шилов А. Л.* Материалы к словарю ранних прибалтийско-финских, чудских и саамских заимствований русского языка. – М. : Наука, техника, образование, 2008. – 44 с.
24. *Шубин И. А.* Волга и Волжское судоходство: (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). – М. : Транспечать НКПС : [Центр. правл. речных пароходств], 1927. – 908 с.
25. Экспедиционные дневники автора // Архив музея «Кижы». Ф. 1. Оп. 3. № 4114.
26. *Эря-Эско Аарни.* Славяно-карельские культурные связи в IX–XIII вв. // Финно-угры и славяне. – Ленинград, 1979. – С. 49–51.
27. *Эш Г. В.* Руководство для любителей парусного спорта. – СПб, 1895. – 493 с.

К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ И СОВРЕМЕННОМ СОСТОЯНИИ НАРОДНОГО СУДОСТРОЕНИЯ ПСКОВСКОГО И ЧУДСКОГО ОЗЁР. ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Наумов Ю. М.

Для сравнения особенностей новгородского судостроения приведем некоторые экспедиционные материалы по народному лодкостроению Псковского и Чудского озер. По дороге к Пскову спустились под гору к небольшому Мальскому озеру, на берегу которого монастырь прп. Ануфрия Мальского. В. И. Познеев (1931 г. р.) из деревни Малы рассказал, что длина озера — 3 км, ширина — от 100 до 800 м, в деревне с хуторами домов 20, и все ловили рыбу только на еду по 3–4 кг. Единственный тип лодки «камейка» — из 2 выдолбленных стволов осины, которые соединяли круглыми сосновыми смолистыми шпонками около 1 м, длина долблёнок — 3 м, ширина — 45–50 см, концы — по 30–40 см, толщина борта — 2 см, определяли «на глаз». Повезло сфотографировать старую «камейку» его работы.



Илл. 1. Долблёнка-камейка. Фото автора, 2008 г.

ПСКОВСКОЕ ОЗЕРО

В устье реки Великой в поселке Щеглицы была межколхозная рыболовецкая станция оз. Псковское, там же была база судостроения и судоремонта. До 1990-х гг. хорошие деревянные лодки и суда делали мастера на верфи острова им. Залита, там



Илл. 2. Деревянная и металлическая лодки в д. Крупп. Фото автора, 2008 г.

были очень большие лодки-«девятеренки», на которых ходили за ряпушкой в озеро Чудское — их называли «лодьями», сейчас рыбацкие лодки называют «троянка», «пятеренка», «девятеренка».

На южном берегу озера Псковского в Круппской волости в селе Киршино был рыбколхоз-миллионер, потом р/к объединился с рыбзаводом и стало ООО «Андро-



Илл. 3. Строительство новой лодки-«челнока» в д. Киршино. Загиб «днища» — килевой доски. Фото автора, 2008 г.

меда». Бригадир В. С. Лёхин (1958 г. р.) рассказал, что раньше в Круппе лодок не делали, привозили из деревень Кулье и Лисье — района, который называется Обозерье. Потом лодки начал делать его дядька Галашин Сергей Георгиевич (1933 г. р.), родом из Будовиж, там и научился. Он делал большие лодки из досок, которые называли «челны», их таскали за большими судами, в них грузили рыбу — полные привозили. Здесь лодки не называли соймами, а долблёные «камейки» никто не видел и не знал.

В деревне Лисье местные жители ловили рыбу и сдавали ее на рыбзавод. Были старые мастера-лодочники Н. П. Воробьёв (1915 г. р.) и А. М. Ворошин (1930 г. р.), многие рыбаки сами готовили материалы и строили лодки для себя. Мастер И. С. Великанов (1960 г. р.) рассказал, что он на заказ шил рыбацкие лодки «под ласту», которые строгают и крепят сами рыбаки: «челны» длиной 5–6 м, шириной 60–70 см, грузоподъемностью 700 кг; «троянки» длиной 6–7 м, шириной 1,0 м, грузоподъемностью 1,0–1,2 т; «пятеренки» длиной 6–7 м, еще шире, которые могут перевезти до 2,5 т рыбы. Государственных лодок не было, у бригады были 2 большие траловые лодки. В деревне Глазово еще делают традиционные лодки, в деревне Киршино в 2008 г. сделали новую лодку — «челнок» и строится вторая.



Илл. 4. Деревянные нагель для крепления шпангоутов. Фото автора. 2008 г.

Деревня Глазово

Самохвалов Александр Михайлович (1961 г. р.) рассказал, что знает про челны и про лодки, построил штук 30, недавно продал новую, его брат Геннадий (1975 г. р.) строит сейчас, уже сделал 3 челна, 6 лодий и 3 плоскодонки.

«Я строю лодки на глаз. Учил всех молодых Шлопанов Владимир Петрович, его учил отец, и дед его тоже строил. Киль — матица, должен быть с прогибом 2–3 см, «лежень» — разного размера с пазом. В носу и в корме — «заводник» плюс «лежень»-упруг, 2–5 шпангоуты — «лежень» и «сапог»-упруг. Крепим нагельми деревянными со шляпкой, забиваешь снизу и шляпку топишь в доску, а сверху в нагель забивали клин. «Уключиной» называется сам верхний брус, куда вставляются

«две ключницы» — круглые нагеля. Паз между бортовыми досками для конопатки — «лад» — закрывается «ластом» — лучина, рейка. Сейчас смолу не делают и лодку нечем смолить. Один делал лодку за 1,5 недели с огородом, а если только строить, то — неделю. Если изредка принимать по стопочке, то можно целый день без отдыха работать — меня отец с грудного возраста стал водкой поить. В деревне Лисье шили лодки: Воробьёв — дед Воробей, плоскодонки колотил только так, в Будовиже Марсов тоже плоскодонки делал. В деревне Медли на острове Колпина на Залите (о-в Залита. — Ю. Н.) председатель Качавин Юрий Иванович хотел заказать один «челон» с нашего берега с Замошья. В деревне Малые Калки охотники браконьерят, но на резинках, «камеек» я не видел, в деревне Иваново Болото тоже лодок не видел.

«Либо рыбу ловить — сетки «похаживать», либо за огородом следить. Глубины на Псковском озере меньше 6 м, на Чудском — глубже. Берем меты по берегу в створ. Много заливов и устьев речек — берега мягкие. От берега идет яма, дальше гряда. Мели — горушки, мыс — «наволоок, нос», «губа» — узкий залив. Основные ветра: «северик — господин или барин», восток — волчий, юго-запад — другого нет. В старину парусно-весельные суда ходили до Изборска».

О местных жителях: «Сету-полуверцы» живут в лесных деревнях, на западном берегу в Эстонии во всех деревнях живут русские или сету-полуверцы, но русских больше, эстонцы полуверцев недолюбливают. У русских такие же лодки, как у нас, а у эстонцев — строят лодки «внакрой», раньше в Пярну делали мотоботы длиной 8 м, с тракторными двигателями от «Беларуси», 25–30 км/час давали. Я на них ходил — красота! По любой волне — летит, как птица».

На западном побережье озера Псковского Анатолий Ефимович Гончаров (1934 г. р.), родом с острова Каменка напротив острова Залита, рассказал, что после 1918 г. земли были под Эстонией. Граница шла посреди озера, на острове Каменка стоял пограничный кордон. «Эстонцы эксплуатировали край — на торфяных разработках — я с 8 лет в батраки ходил, на острове совсем не было земли, жили озером и частично сезонными заработками. Отец и мать и все взрослые уходили на рыбалку, после 1940 г. присоединили к Псковской области — были рады-радехоньки».

«С 1950 г. я в рыбаках (с 16 лет. — Ю. Н.), в 1957 г. появился первый р/к «Прибой» в селе Красное Лисьё, в 1960 г. стал председателем. Раньше были большие суда — «тральная лодья» длиной по килю до 12 м, шириной 4 м, грузоподъемность — 45 куб. м дров, осадка больше 1 метра — к берегу не подходили. На ладьях была одна мачта высотой 11 м, 3 паруса площадью 145 кв. м. До конца 1960-х гг. была на них мода, а государственных судов не было. Все рыбацкие лодки и лодьи были «под ласт», на «тральных» — ласт с двух сторон, были «ладейки» — троянки, строили их по две доски «встык», третья — «внахлест». До моторов на всех рыбацких судах были только паруса и весла, парус на мачту поднимать — «сдымица» и «тройня» — через три блока. Держать верхний угол — «распорка». Управлять парусом — «шкоты» с верхнего и нижнего углов паруса. Руль, установленный в снаряжении, «са(о)пец», румпель — «журавка». Строили сами рыбаки: готовили материалы, копали «копани и упруги». Строили и для себя — сами ловили рыбу и сдавали за деньги. Тралили

снетка в колхозе «Прибой» только с тральных лодок — в колхозе их было 32 штуки. Самое страшное хищение и воровство — когда брали рыбу для семьи, я строгий был, каждый день ездил на моторной лодке и везде проверял. На каждую деревенскую бригаду были мастера, шили себе лодки, потом колхозы объединились, выделили хороших специалистов. Лодки шили длиной 5 м на 2 пары весел и рулевое весло, были лодки и по три пары весел, брали до 5–6 тонн груза. Брусья — лежни — упруги на глаз ставили.

В деревне Лисье начали шить после войны: Воробьев Николай Павлович (1915 г. р.), Воронин Ал-р Михайлович (1920 г. р., Колитноостров), Великанов Иван Семёнович (1910-х г. р.) — старик был очень талантливый, шил под заказ с рыбаками.

В поселке Щиглицы в устье реки Великой была межколхозная рыбная станция (МРС), до металлических судов там на верфи вели судостроение и судоремонт. В деревне Подлипье был старейший судостроительный завод «Красный моряк», от туда шли поставки деревянных судов с кубриком до 10 человек. Родитель мой говорил: «Умнейший человек придумал — спишь, и рыба ловится, но опасно ночью тралить — бригад много».



Илл. 5. Рыбачья лодка «под ласт» в д. Лисье. Фото автора, 2008 г.



Илл. 6. Ластовое уплотнение с металлическими скобками. Фото автора, 2008 г.

В Усть-Луге и Новой Ладогe делали металлические суда. У эстонцев в советское время было хорошо развито судостроение, но со стороны Балтики, на Чудском озере не было эстонских верфей. Я брошенные эстонские лодки собирал по берегам и ставил моторы. У них корпуса сделаны «внакрой», узкая доска — лодки легкие и крепкие».

Решает вопросы по заказу лодок генеральный директор А. С. Велев, который организовал промысловый лов рыбы, у него работает 20 звеньев — по две лодки и катер с мотором, рыбаки зарабатывают очень хорошо. Были «челны» длиной 5–6 м, поднимали груза до 1,2 т. и «пятеренки» — 6–7 м, еще шире, грузоподъемностью 2–2,3 т. На время путины половина звеньев рыбачит здесь, а половина в районе острова Залита.



Илл. 7–9. Рыбачья лодка в д. Лисье. Фото автора, 2008 г.

На севере озера Псковское

Из деревни Большая Толбица на катерах возят на острова к/х им. Залита, перевозчик сообщил: «На острове Верхнем порт, там есть большие лоды, но ими не пользуются, лодок никто не строит».

ОЗЕРО ЧУДСКОЕ

Деревня Самолва

Название деревни — «волость». Перед въездом у дороги стоит старая традиционная лодка. Расположена деревня на юго-западе района на берегу Желченского залива Чудского озера при впадении в него одноименной реки. В 1 км к востоку от Самолвы расположена деревня Кобылье Городище с историческим комплексом, посвященным произошедшему в 1242 году Ледовому побоищу.



Илл. 10. Старая лодка в д. Самолва. Фото автора, 2008 г.



Илл. 11–12. Рыбаки в лодках. Фото из музея д. Самолва

Мастер П. Н. Тимофеев (1936 г. р.) строит новую «троенку» — рыбацкую лодку длиной 6 м, киль называется «днище» или «плот» — 85 см, доски или тѣс — 20–25 мм, нестроганные, смола лучше пристает. Упруги кормовые и носовой целые, в середине с наставком. Обделка лодки — «кантовка», поверху гребной брус — в нем 2 пары уключин. Считал, что лодок 80 сделал с самого детства — так и век прошел.

РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

«Шили только в теплое время. Лодку делал 21 день с заготовкой упруг — копали в лесу, сухие тяжело гнуть, крепятся на 3 гвоздя, на днище ляжет, дальше ластовые доски только к шпангоутам. Я делал все сам до ластов, одних «скоблиц»-скоб надо 1500 штук, несколько раз одну скоблицу в руки взять надо: выпрямить, нарезать, загнуть. Мастера в деревне только я да Вася Орлов, тоже занимался, но не все время, Валерий Гаврилов строит для себя».



*Илл. 13. Строительство лодки мастером П. Н. Тимофеевым в д. Самолва.
Фото автора, 2008 г.*



Илл. 14. Ластовая рейка в пазу между набоями. Фото автора, 2008 г.



Илл. 15. Заготовки для шпангоутов. Фото автора, 2008 г.



Илл. 16. Лодка Чудского озера, шитая «вгладь» с ластом. Фото автора, 2008 г.



Илл. 17. Нос лодки. Фото автора, 2008 г.

Все деревенские лодки стоят в искусственной гавани — «копани», рядом по берегу расставлены вешала для сушки промысловых сетей.



Илл. 18. Лодки Чудского озера в «копани». Фото автора, 2008 г.



Илл. 19. Лодка с уключинами. Фото автора, 2008 г.

В конце XIX века описание традиционной рыбацкой лодки русского берега Чудского озера и способ постройки составил известный профессионал-судоостроитель Г. В. Эш, оно вполне соответствует лодкам, зафиксированным автором в экспедициях XXI века. Г. В. Эш отметил острые и в то же время «замечательно плавные и спокойные» ватерлинии корпуса лодок, мидель-шпангоут значительно смещен в корму. Киль из широкой доски, форштевень вытесан из коры-копани, вертикальный ахтерштевень из половины бревна оставлен сзади закругленным. Технология их постройки, как и у сойм: крепление досок нагельное, обшивка «вгладь», в обшивных досках вдоль стыков выбирается желоб-ройка для конопатки, которую закрывает рейка-ласт, для ее укрепления и соединения досок обшивки забиваются металлические скобы. Такие лодки Чудского озера строились в окрестностях г. Гдова¹.

¹ «...их было можно встретить и в устье Наровы и по южному берегу Финского залива, куда приезжают летом на промысел гдовские рыбаки». (Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. — СПб. 1895. — С. 60–62.)



Илл. 20. Малая лодка-«гдовка» в музее г. Луги. Фото автора, 2018 г.

Со слов местных жителей, рыбачили на речке Чёрной, ее притоках, на других речках и небольших озерах, в деревнях лодки делали, были и плоскодонные лодки. Сейчас у причалов на базе рыбаков-спортсменов на воде катера, со слов персонала: «Раньше в деревне Теребище строил Г. Шигашов (1970 г. р), деда еще есть, но деревянными лодками никто не пользуется, и никто не строит».

Эстонский берег Чудского озера

В Эстонии было развито народное судостроение, не только на побережье Балтики — на западном берегу Чудского озера не было верфей, но рыбачили на своих лодках. Технология традиционного судостроения отличалась способом раскрыя



Илл. 21. Лодки с эстонского берега, шитые «внахлёт». Фото автора, 2008 г.

и крепления досок — «внакрой», а не «вгладь», поэтому лодки легкие и крепкие из узкой доски, делали и так: две доски встык, третья «внахлѣст». Местные жители говорили, что наши рыбаки собирали по берегам старые эстонские лодки и ставили на них моторы.



Илл. 22. Лодка с эстонского берега, шитая «внахлѣст». Фото автора, 2008 г.

Возможно, с ганзейских времен, на Чудском озере строили интересные купеческие ладьи — торговые плоскодонные суда длиной от 12–15 до 30 м, с шириной до 0,65 длины. Такие широкие суда даже называли «круглые», на них под огромными парусами перевозили грузы с русского берега на эстонский, откуда велась торговля с западноевропейскими купцами. Сотни таких широких судов с большими прямыми парусами были на Чудском озере в XIX веке, некоторые сохранились на эстонском берегу до середины XX века. В 2000-х гг. энтузиасты деревянного судостроения организовали в городе Тарту клуб. Мастера со всей Эстонии построили реплику традиционной ладьи-будары, и, при поддержке государства, капитаны клуба целое лето возят эстонских школьников по историческим маршрутам.

Интересный материал о судах и лодках Чудского озера собрал Ю. Петухов (г. Таллин), с фотографиями из архива Ф. Маспанова (г. Муствез)²: о больших купеческих ладьях Псковского и Чудского озер, которые местные жители называли «будары», и которые сохранились до конца войны в порту Муствез и других эстонских портах. Такие суда для коммерческих грузоперевозок могли строиться по всем берегам, но использовались в основном русскими купцами, поэтому по своему названию и назначению являлись русскими судами. На русском берегу в период на-

² Петухов Ю. Старинные лодки Причудья. 2021. — URL: <https://www.oir.su/2021-06-30-starinnye-lodki-prichudya> (дата обращения: 22.08.2022).



Илл. 23–24. Чудские грузовые суда-ладьи

ционализации флота в 1920-е гг. в СССР все большие грузовые суда были отобраны у хозяев, а в Эстонии они сохранились и до конца 1940-х гг. перевозили по Чудскому озеру разные товары, в основном колотые дрова.

Лодки, которые в 1960-х гг. Ю. Петухов впервые увидел на эстонском берегу в деревне Раннапунгерья, местные жители называли «ладьями» или «лодьями»,



Илл. 25. Чудские купеческие ладьи под парусами. Буклет клуба г. Тарту (Эстония)



Илл. 26. Порт с лодьями-бударами и лодками. 1926 г. Фото из архива Ф. Маспанова



Илл. 27. Будары в Муствеевском порту. 1930 г. Фото из архива Ф. Маспанова

всегда говорили «ладья», с подчеркнутым «а» и с ударением на «я». Он смог сам убедиться в отличных мореходных качествах средней «ладьи» с двухсильным мотором — она хорошо держала «крутую, метровую волну», которая плавно обтекала корпус лодки. Побывал он и на русском берегу, где познакомился с гдовскими лодками «внакрой с ластом». В те годы строительство таких «лодий» велось по русскому берегу в Подлипье, Скамье, Сыренце, Омуте, Маленцове и Жилино, с эстонской стороны — в Муствее, Калласте, Лохусуу, Рая, Ниина, Васък-Нарве.

Ю. Петухов сообщает о том, что в Гдовском районе в деревне Подлипье делали разные лодки, которые называли «гдовки», «троенки», «пятеренки», на них ходили на веслах и под парусом. От старожилов он узнал имена последних лодочников, ко-



Илл. 28. Чудская ладья на берегу. Фото Ф. Маспанова

торые, работая в мастерских колхоза имени Александра Невского, специализировались на изготовлении «троенок»: Анатолий Гуляев, Олег Костромин, Сергей Волков, Геннадий Харитонов, Рев Кузьмин; записал технологию постройки и местные термины. Основной материал — сосна, так называемая «живая древесина», полусырое дерево, которое легче обрабатывается, длина доски — 7 м, толщина — 2–2,5 см. Вначале делают днище, называемое «сплот», к нему «пришивают» носовые и кормовые штевни-«упруги» из ели с корнем и «болванки», носовые болванки делаются уже, чем кормовые, что повышает остойчивость лодки. Из кривых сосновых веток нужной толщины делают шпангоуты, которые «пришивают» только деревянными нагелями. В пазы носовых и кормовых упруг «заводят» концы бортовых досок, по стыкам досок прорезают пазы, конопатят паклей, сверху в пазы укладывают тонкие рейки («лучина, дорожка»), которые крепят с помощью загнутых металлических полосок — «скоблиц» (скобок). К верхней доске крепится брусок — «усица», на нее напротив сидений для гребцов вставляют круглые деревянные уключины. Затем корпус обрабатывается сосновой смолой с добавлением «живицы», воду выкачивали «пелькой» — деревянным ковшиком, выдолбленным из осинового или ясеневоего полена. В лодочной мастерской деревни Подлипье был план постройки: в месяц три лодки-«троенки». Они шли на продажу по всему чудскому побережью, в том числе и на эстонскую сторону, поэтому в 1960-х гг. автору удалось порыбачить с гдовской лодки-«пятеренки».

На эстонском берегу таких лодок давно нет, их строили на заказ в Кольках, в Воронье, на Пийрисааре и переправляли из Гдова и других мест Псковщины. Раньше чудские ладьи были дорогими, особенно если мастер делал по заказу, новую купить мог не каждый, поэтому старые лодки латали, чинили, меняли доски, кормы и носы, «мастырили» до последней возможности, после ремонта ладья служила дальше. Местные рыбаки ценили эти лодки за устойчивость и удобство в прибреж-

ном сеточном и удочном лове, с их борта ставили переметы на 1000 крючков. Важным для рыболовного судна было использование деревянной чудской лодки-ладьи для «подъезда» на веслах от траулера к снастям, проверяя, собирая или расставляя снасти с борта. Эти лодки-«подъезды» использовали при «похаживании» (проверке) сетей и установке и снятии донных ставков, «тряхании заколов» (выемке рыбы), для транспортировки снастей и улова. Они по размерам немного больше обычных рыбацких лодок, держат любую волну, легко поддаются веслу и обладают нужными качествами — легкостью, вместимостью, остойчивостью и маневренностью. Если на Чудском озере за судном шла на привязи лодка, то, значит, это был рыбацкий траулер, в то время как на эстонском берегу были известны «талабские» (по названию островов) траулеры рыбаков «с того берега», с Гдовщины или Псковщины, и за ними буксировались лодки-«подъездки».



Илл. 29. Лодочный мастер Андрей Иванович Сергин. Фото Ф. Маспанова

Мастеров лодочных в эстонском Причудье почти не осталось, последний — Андрей Иванович Сергин, наставник Касепяской староверческой общины, сделал для рыбалки только себе 3 ладьи по своим «проектам», одну с мачтой и парусом — тралил шук. Старые весельные чудские ладьи сохранились и используются до сих пор в некоторых районах озера, но и сейчас гдовские лодки где-то заказывают профессиональные рыбаки, больше всего их сохранилось в южной части — от Калласте до Мехикоорма и на острове Пийрисаар.

Из бесед с местными жителями и учителями-историками школ городков Муствеэ, Калласте, Лохусуу о причудских «лодьях» было записано интересное предание, что строительство этих лодок началось со времен Петра Первого, с русских поморских карбасов, которые использовались еще в период войны со шведами. Приводился факт, что в мае 1702 г. отряд полковника Толбухина на нескольких поморских карбасах дважды разгромил суда вражеского генерала Гулина в Теплом озере и под Лешерном, в 1704 г. шведская эскадра из 13 судов в устье реки Амовши



Илл. 30. Лодка «встык с ластом». Фото из архива Ф. Маспанова, г. Муствез, Эстония

(сейчас Эмайыги) потерпела поражение от генерал-майора Вердина, и с тех пор со шведами на Чудском озере было покончено. Осталась народная легенда о поморских карбасах в войне со шведами, но вряд ли строительство лодий началось с этого времени, так как эти лодки имеют различные технологии постройки и конструктивные наборы корпусов. Карбасы строятся из досок «внакрой», а не «встык», возможно, карбасы были привезены русским отрядом для действий на озере. С большой уверенностью можно предположить, что необходимые для рыбного промысла и перевозок на больших озерах традиционные ладьи-гдовки, как и ильменские соймы и лодки, строились задолго до Петра I.



*Илл. 31. Лодка на пляже-песке – «бересте» доживает свой век.
Фото из архива Ф. Маспанова, г. Муствез, Эстония*

Обычно старые лодки раньше оставляли доживать на берегу — не разбирали и не ломали, а на эстонском берегу их часто сжигали в Иванову ночь — в лодку грузили горючий мусор, покрышки, обливали бензином и отправляли по ветру в озеро.

В заключение нужно отметить, что традиционное судостроение ильменских словен и псковских кривичей отличается от эстонского и имеет общеславянские корни, но развитие типов судов и лодок в каждом районе расселения зависит от истории и условий судоходства конкретных бассейнов.

В народном лодкостроении бассейна озера Ильмень и соседних районов можно предположить взаимовлияние славянских и прибалтийско-финских традиций в технологиях и типах лодок, но важно, что у каждого локального центра использовались свои термины, что говорит об устойчивости местных традиций. Вопросы, связанные с распространением технологий и типов судов, можно решать только с учетом этнической истории каждого локального центра.

Сохранившиеся до наших дней терминология конструктивных элементов и технологии строительства свидетельствуют о древности различных типов лодок и подтверждают новгородские корни традиционной культуры судостроения и судоходства, общие для русских на Северо-Западе России. Сравнительный анализ технологий, конструкций и терминологии разных локальных центров народного судостроения, безусловно, является темой специального исследования.

Литература

1. *Андреев А.П.* Ладожское озеро. Ч. 1. — СПб. : тип Морск. м-ва, 1875.
2. *Загоскин Н.П.* Русские водные пути и судовое дело в допетровской России : Историко-геогр. исследование Н.П. Загоскина, заслуж. орд. проф. Казанск. ун-та. — Казань : Упр. внутр. вод. путей и шоссейн. дорог, 1910.
3. *Кучин И.В.* Рыбный промысел на Ильмене озере. — СПб. : типо-лит. М.П. Фроловой, 1904.
4. *Макаров Н.А.* Восточные славяне: освоение новых территорий. — М., 1993.
5. *Петухов Ю.* Старинные лодки Причудья. 2021. — URL: <https://www.oir.su/2021-06-30-starinnye-lodki-prichudya> (дата обращения 22.08.2022).
6. *Сорокин П.Е.* Водные пути и судостроение на северо-западе Руси в Средневековье. — СПб. : Изд-во С.-Петербур. ун-та, 1997. — 206 с.
7. *Эш Г.В.* Руководство для любителей парусного спорта. — СПб., 1895. — 493 с.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛАДОЖСКОЙ СОЙМЫ «СВ. АРСЕНИЙ»

Енатко А. Ю.

Трудно найти на Северо-Западе другое такое суденышко, которое было бы так тесно связано с Беломорьем, как ладожская сойма. Эта странная курносая лодочка, гордо несущая две мачты, своему рождению обязана Ладоге и ее коренным жителям — финнам. Однако благодаря славе Соловецких Чудотворцев, повидала сойма и свинцовые воды Онежского озера и соленую приливно-отливную волну Белого моря. Ее выцветшие паруса маячили близ Клименецкого монастыря и Кижского погоста, в виду шумного Повенца и на раскольничьем Выге... Но обретала отдых сойма только под стенами легендарного Беломорского монастыря, основанного преподобными Зосимой и Савватием. Паломники из Олонца, Петербурга, Пскова и Тихвина, прибывшие на сойме, крестились на высокие купола и нетвердой походкой ступали на святую Соловецкую землю...

Об этой удивительной лодке, которая всегда была достойной «гостьей» на Белом море, и пойдет наш рассказ.

До самой середины XIX века Ладожское озеро, находящееся под самым боком у Петербурга, оставалось, тем не менее, малоизвестным. Отсутствие его описаний не лучшим образом сказывалось на судоходстве: даже в небольшую волну капитаны предпочитали идти обходными каналами, что значительно удлиняло путь. Ни одно страховое общество России не бралось страховать суда, идущие с грузом по открытой Ладоге.

Только в 1858 году Адмиралтейство снарядило на Ладогу целую экспедицию под руководством опытного гидрографа полковника А. П. Андреева. Ему было поручено сделать съемку всего Ладожского озера, нанести на карту его побережья, маяки, описать наиболее опасные мысы, мели, рифы и определить направления ветров. В задачу исследователя входил и подробный осмотр лодок местных типов. Описывая их, Андреев отметил незаурядные мореходные качества двухмачтовой рыбацкой лодки — соймы. Одновременно он пришел к выводу, что теперь ничего неизвестно о конструкции судов, ходивших по Ладоге во времена Великого Новгорода. Но дело приняло неожиданный оборот.

Посещая по долгу службы окрестные монастыри, полковник обратил внимание, что на иконах здешних подвижников изображены суда, вполне сходные с ладожскими соймами настоящего времени. «Основываясь на этом сходстве, — писал полковник, — и, принимая в соображение, что ладожские соймы и донныне сохранили какой-то первобытный характер, можно заключить, что суда новгородцев были почти те же, что и нынешние соймы»¹.

Андреев оставил описание ладожской соймы. Исследователь отмечал, что это небольшое парусно-гребное судно, промысловое или грузовое, имеющее свои отли-

¹ Андреев А. П. Ладожское озеро. — СПб., 1875.

чительные особенности — заваленные назад штевни. Сойма — наборная, имеет лекальные шпангоуты и небольшой острый киль. Для лавировки и уменьшения дрейфа на киль набивался фальшкиль. Шпангоуты крепились как к килю, так и к обшивке деревянными нагелями, обшивочные доски укладывались «внакрой» и сшивались корнями можжевельника. Причем и снаружи, и внутри под сшивающиеся корни в досках предусматривались выемки, чтобы уберечь корни от повреждений. «По опыту доказано, — восхищался Андреев, — скорее сгниют обшивка и шпангоуты на сойме, чем уничтожится древесный корень... Но как крепко и надежно этот шов держит доски, что удивляться надо!»

От себя добавлю, что гибкие связи имели одно явное преимущество перед любым другим креплением: разбухая, корни делали корпус водонепроницаемым.

Рангоут сойм состоял из двух мачт. Фок-мачта ставилась на форштевень, а грот-мачта помещалась посредине. Мачта вставлялась через отверстие банки в степс, на ноки шпринтов накладывались стропки, затем парус растягивался по диагонали шпринтом. Когда он наполнялся ветром, мачта надежно держалась без вант. Парусом управляли при помощи шкота; при уборке паруса шпринт руками притягивали к мачте, оборачивали то и другое парусом и обвязывали шкотом. При этом двух человек было достаточно для управления такой лодкой.

Все соймы строились без предварительных чертежей и такой длины, какая была удобна владельцу. Самая легкая лодка такого типа длиной до 6 м называлась сойминкой. Длина крючной соймы колебалась в пределах 7–8 м, а мережной — 9–10 м. Лодки, длина которых достигала 12 м, имели палубу и садок для живой рыбы. Их называли живорыбками или прасольными соймами. Впрочем, при необходимости садки встраивали в любую лодку, для чего ставили две водонепроницаемые деревянные переборки, а между ними в бортах просверливали дырки для циркуляции воды. На больших соймах, предназначенных для перевозки пассажиров, имелись помещения в корме.

По словам Андреева, ладожские соймы обладали незаурядными мореходными качествами: были легки на веслах и не боялись встречных ветров — «очень порядочно лавировали». Соймы проходили с торговыми целями большие расстояния. Они непрерывно, в продолжение всей навигации, совершали плавания в Выборг, Аборфорт, Стокгольм и перевозили из Петербурга через Ладогу и Онегу богомольцев, направляющихся в Соловецкий монастырь.

«Итак, сойма — наше родное судно! — восторженно подводил итог своим изысканиям Андреев. — Сойма, вероятно, видывала и те древние времена, которые в истории темны. Сойма насмотрелась и на ганзейские товары! Да и теперь сойма — единственное судно, употребляемое в пресных водах северо-восточной Руси»².

Неудивительно, что, ознакомившись с этими сообщениями, мы с моим товарищем по походам Андреем Боевым загорелись идеей построить такую лодку и обойти на ней вокруг Ладоги. Но у нас не было главного — чертежей и мастера, который бы взялся воссоздать средневековую сойму. Тогда мы отправились в самые

² Андреев А. П. Ладожское озеро. — СПб., 1875.

отдаленные уголки Ладоги, где надеялись встретить людей, знакомых с подобными лодками. Остров Коневец, Приозерск, Сортавала... Здесь мы встречали, в основном, катера и самодельные яхты. На Валааме мы особенно пристально присматривались к местным рыбацким лодкам, однако, они даже отдаленно не были похожи на описанную Андреевым сойму. Последний старый финн, который жил на Валааме, узнав, что мы ищем, удивленно переспросил: «Двухмачтовая лодка?.. Забудьте. На парусах здесь давно уже никто не ходит».

В конце лета 2004 года мы с Андреем добрались до глухой деревеньки Сторожно, живописно раскинувшейся на юго-восточном побережье Ладоги. Настоящий рыбацкий поселок: кругом развешены сети, вместо окон в сараях вставлены иллюминаторы...

— Лодками интересуетесь? — спросил нас один из местных стариков, видя, что мы разглядываем перевернутый челн.

— Соймами.

Через пять минут мы сидели у нашего нового знакомого, и он рисовал нам именно то, что мы так долго искали. Из-под его огрубевшей руки выходили изящные линии корпуса. Рисунок парусного вооружения двухмачтовой лодки точно совпадал с тем, о чем писал Андреев: такое же расположение мачт, такое же шпринтовое вооружение.

— Я ходил на соймах еще мальчишкой, — рассказывал потомственный рыбак Иван Андрианов. — Это были самые надежные суда на всем озере. Уж будьте уверены! Какая лодка выдержит на Ладоге семибалльный шторм? Только сойма! Бывало, застанет тебя в озере непогода, кругом волны бушуют, а в сойму не попадет ни капли... Такие вот были лодки... Только здесь вы сойм не сыщете, да, наверное, нигде их уже нету.

Много позже я с удивлением узнал, что поиски надо было вести гораздо южнее — на берегах Ильменя. Именно там, под боком у Великого Новгорода, того самого города, к временам которого относил Андреев зарождение соймы, в прибрежных селах Устрека и Взвяд до сих пор еще «шьются» такие лодки. Правда, это типично ильменские соймы — без заваленного назад штевня, как у ладожского варианта. Кстати, никто не знает, чем обусловлен такой изгиб носовой части. Авторитетный судомоделист А. Зайцев высказывал мнение, что «рыбацким соймам при заводе неводов приходилось находиться в непосредственной близости друг от друга, и заваленный назад форштевень исключал такую возможность». Трудно согласиться с этим мнением: ведь рыбу ловили и на Ильмене, а у ильменских сойм форштевень почти прямой. Очевидно, секрет кроется в особенности ладожского волнения. Вполне вероятно, что острый и вынесенный вперед форштевень легче всходил на высокую волну, пробивая себе путь в бушующем озере.

...Но вернусь к ильменским соймам. Помню, как я был поражен, когда, выйдя с экскурсионного автобуса у Юрьева монастыря, запросто увидел на берегу две соймы, вытасенные носом на берег. Выгоревшие паруса, обернутые вокруг низеньких мачт, венчали просмоленные пузатые корпуса. Забыв, что моя группа удаляется в направлении очередной церкви, я пошел, хлюпая по илу, навстречу этому мира-

жу — двум рыбацким соймам, выплывшим из ильменского марева, словно эхо из далекого прошлого...

Но эта встреча произойдет позже, — а пока мы с Андреем продолжали искать мастера, готового взяться за такую лодку и, признаться, скоро впали в некоторое уныние.

Однако осенью 1994 года, когда я уже думал отложить наши поиски до будущего лета, мне сообщили, что в южном Приладожье на реке Сясь живет лодочный мастер Александр Калязин. Мы тотчас отправились к нему, но не застали — хозяин был на охоте. Чтобы как-то скоротать время, прошли вдоль берега и наткнулись на деревянную лодку, сделанную, как и сойма, «внакрой» и с очень хорошими обводами. Конструкция этой лодки, приспособленной под мотор, явно была отголоском той далекой эпохи, когда в ожидании попутного ветра люди неделями сидели на берегу.

Александр Степанович, вернувшись, объявил нам, что готов взяться за любое судно, но ему нужен чертеж. «И не забудьте две тысячи медных гвоздей! Особливо, если пойдете в соленые воды», — добавил мастер.

Так или иначе, но от идеи шить лодку традиционным способом — корнями можжевельника — пришлось отказаться. Слишком трудоемкое это занятие, да и наш мастер никогда не шил лодки таким способом. Но обратимся к древнейшему карело-финскому эпосу «Калевала»: в нем упоминается два способа крепления частей судна — с помощью гибких связей и деревянного крепежа:

*Часто хорошие хозяйки
Можжевельник ломают
Изготавливают лодку³.*

Известный фольклорист В. Я. Евсеев, комментируя этот отрывок, полагал, что из можжевельника делали остов лодки, на который натягивали звериные шкуры. Едва ли это верно. Скорее всего, речь идет о гибких связях, предназначенных для крепления лодки.

К слову сказать, Пётр I с недоверием относился к судам, шитым вицей. «Новгородские суда зделаны только для гулянья, — пишет царь в 1702 году, — а к военному делу неспособны для того, что на старых днищах, которые шиты вицьем...»

Правда, позднее Пётр переменил свое мнение о сойме — возможно, после того как эти юркие финские лодки приняли живое участие в некоторых эпизодах Северной войны. В 1702 году 400 петровских пехотинцев, посаженные на соймы, приняли успешный бой с эскадрой адмирала Нуммерса. Бесспорно, участие сойм и во взятии крепости Нотебург. Неудивительно, что через полтора десятка лет Пётр вспомнил о соймах, однако за эти годы вместе с уменьшением финно-угорского населения в районе Петербурга исчезли и мастера, которые умели «шить» эти лодки.

Адмирал граф Апраксин в 1716 году с тревогой писал Меншикову: «...повелено делать тысяч на десять человек, чтоб больше то лучше, соймов, что на мурманское ходят». Далее Апраксин сетует в том же письме, что «образца тех сойм не знаем

³ Евсеев В. Я. Исторические основы карело-финского эпоса. — М. — Л., 1957. — Кн. 1.

и мастеров и припасов нет». Через месяц Меншиков доносит царю: «Я в сенат ездил и советовали каким бы способом делать известные вам соймы, к чему призваны купецкие люди ладожане, которые от него не отрицаются, толь просят образцового судна, какое одно здесь я нашел».

Из этой государевой переписки вытекает любопытный факт: в первой четверти XVIII века ладожане даже не знали, как выглядит сойма!

Но вернемся к временам «Калевалы», в одной из рун которой сообщается любопытная информация, что карело-финны иногда обходились и без вицы, предпочитая ей дерево:

*Вяйнёмйёнен тесал,
Изготавливал лодку
Каменным топором,
Деревянными гвоздями.*

Эти строки неизвестного рунопевца очень ободрили нас с Андреем: теперь мы могли, не отходя далеко от традиции, заменить корни на медные гвозди.

Уже вплотную занимаясь поисками материалов, я понял, что строительство крупной парусной лодки потребует немалых средств, и мы вдвоем вряд ли осилим этот проект. Думаю, эта затея с соймой так и осталась бы на бумаге, если бы в это трудное время нас не поддержал хирург одной из питерских больниц Виктор Донсков. Виктор обладал редким качеством — он был целеустремленный романтик, превращающий любую мечту в реальность. По поводу нашей компании мы потом долго шутили: «Собрались химик, историк и врач и решили построить лодку...»

Найдя мастера, я заметался в поисках чертежей. Но где же раздобыть чертежи старинной рыбацкой лодки, которая, судя по некоторым данным, строилась «без всяких предварительных размерений»? Что-то подсказывало мне, что надо обратиться в Центральный военно-морской музей. Расчет оказался верным. Сотрудники музея, узнав, что мы ищем, вынули из запыленного шкафа модель ладожской соймы, сделанную московским судомоделистом А. Зайцевым. Мы сфотографировали ее и, забегаая вперед, скажу, что этот снимок заменил нашему мастеру чертежи. Последние тоже скоро отыскались: они были выполнены двумя известными питерскими судомоделистами — Андреем Ларионовым и Геннадием Атавиным. За основу был взят чертеж из довоенного финского журнала; я так и не смог узнать, из какого именно.

С медными гвоздями было совсем плохо. «Вся медь давно в Прибалтике», — шутили друзья. Но чудо все-таки свершилось: мы набрали на какой-то распродаваемый завод, директор которого, озираясь по сторонам, выложил на весы 40 килограммов отличных медных гвоздей.

По весне мы приехали к Калязину в его Подрябинье.

— Нашего покроя, ладожского, — деловито сказал Степаныч, разглядывая чертеж. — Ну, решайте, какой величины будем шить...

Мы остановились на 9-метровой мережной сойме, рассчитывая на шесть гребцов и рулевого.

На этом этапе нам потребовались цельные еловые доски длиной не менее 11 метров. В Питере такие длинные доски не пилили. На помощь, как всегда, пришел Степаныч.

— Делов-то, — усмехнулся он. — Подрябинье в лесах стоит; мачты я сам срублю, а лес в здешних конторах найдется любой.

...Трясаясь на мотоцикле по разбитым приладожским дорогам, мы объехали около пяти лесхозов, и только в шестом оказалась пилорама, готовая пилить 13-метровые стволы. Нам пообещали к новому году доставить такие стволы на пилораму. Однако тут неожиданно вмешалась необычайно снежная зима, какой не было последние полвека: машины не могли въехать в лес, чтобы забрать спиленные деревья.

Каждые выходные я ездил в притихшее, убеленное снегами Подрябинье, но безуспешно: снег валил, не переставая, да так, что даже опытные охотники предпочитали отсиживаться дома. Неудивительно, что такая зима ввергла в шок даже окрестных волков: из-за глубокого покрова серые не могли догнать зайцев и поэтому потянулись к более легкой добыче. В одну из ночей волки нагрянули в Подрябинье и утащили тринадцать деревенских собак, в том числе и сторожевую собаку Степаныча.

— Ишь, змеи, вокруг конюшни ходили, — говорил Калязин, указывая мне многочисленные следы на снегу. Это известие меня особенно взволновало, так как под навесом рядом с конюшней мы как раз собирались строить сойму...

— Волки-то эти — к войне, — покачивали головами местные старухи.

— Слушай ты их больше! — улыбался Степаныч, закуривая «беломорину», но потом бросал тяжелый взгляд за окно и задумчиво произносил. — А ведь бабки-то правы: последний раз волки навещали нас зимой сорок первого... Эх, не к добру все это! — и стряхивал пепел на пол...

В ожидании досок я знакомился с бытом этой приладожской деревушки. Всё мне, городскому жителю, было здесь вновь: и то, что почти каждый житель вооружен, и то, что разговор без рюмки не начинается — «иначе не будет разговора», и то, что лошадям хвост подрезают топором, и то, что когда щука срывается с блесны, никто не переживает. «Это была не наша щука», — кротко скажет ладожанин. И больше об упущенной добыче вспоминать не положено. Охота у подрябинцев кончается только тогда, когда заканчиваются запасы спирта или «вина», как здесь чаще называют водку. Да и то — все охотники соберутся, присядут, раскинут на полянке потрепанную карту и вычисляют — как близко отсюда ближайший поселок, где есть магазин...

Отчаянные люди, эти ладожане! Степаныч рассказывал, как его товарищу на охоте два пальца отстрелили по ошибке: за медведя приняли... Висят пальцы на коже, рука кровью истекает. А водка еще оставалась; не домой же возвращаться... Так операцию прямо в лесу сделали: дали охотнику глотнуть из бутылки, положили кисть на пень, облили ее водкой — и шарк ножом... Чисто, словно кусок масла отрезали. И за охоту!

Сын Степаныча Ваня тоже не отставал от старших. Пришел, помню, он как-то под утро в избу. Заспанный пришел, ружье в угол поставил, сапоги снимает.

— Ты чего, — говорю, — на охоте был?

— Не-е, — мотает головой Ваня, — на реке все ночь сидел: повадился кто-то наши челноки красть...

Да, крутой народ живет в Подрябинье. Не дай Бог, попасть к ним не с добрым умыслом, да еще под горячую руку! Не дай Бог!

Лет двадцать назад, как нам поведал Калязин, жили в их деревне рыбинспектор, а на другом конце деревни — обыкновенный мужик-бульдозерист, разумеется, заядлый рыбак. А для рыбинспектора — он не рыбак, а самый что ни на есть настоящий браконьер. Закинул однажды наш рыбак сети, а утром их сняли. Кто снял? Знамо кто... Некому их больше снимать. Завел тогда мужик свой бульдозер и, перекрестившись — кому охота грех на душу брать, — повел свой трактор к бане рыбинспектора. Подцепил ее малость ковшом, да и свалил в реку... Теперь рулит прямо к дому своего врага — и сходу в дом въехал... Да так, что стекла посыпались... Буксует гусеницами, трясет дом...

— Ваня! — кричит рыбак из своей кабины. — Где сети?..

— Сети в бане! — раздается из дома приглушенный голос.

— Бани нету! — ревет тракторист. — Где сети?..

Сам Калязин рассказывал эту историю без смешков: ему было жалко и обоих односельчан, и погибшие сети, и уплывшую в речную даль баню... Наверное, именно поэтому — по чуткости своей души — Степаныч и был неофициальным старостой деревни. Его дом никогда не пустовал; только сядем спокойно за стол обсудить план работ по сойме — кто-то уже стучит в окно. Всем нужен Степаныч. Огород вспахать — к Степанычу; мотор какой приладить — к Степанычу; гроб сколотить, если умер кто, — к Степанычу. Нам он был нужен не меньше других. И поэтому, чтобы мастер особенно не отвлекался; уезжая в город, мы оставляли ему письменный план работ по сойме. Прямо, как в школе...

Наконец, в июне 1996 года наступил долгожданный момент закладки соймы. Один из ее конструкторов Геннадий Атавин открыл шампанское и «осветил» обтесанный топором киль.

Калязин строил лодку практически в одиночку, совмещая эту работу с сенокосом и уходом за лошадьми. Иногда ему помогал его сын Ваня, да и мы старались приезжать сюда каждые выходные. В чертежи мастер заглядывал редко. Если он замечал, что я «пробую на прочность» какую-нибудь часть соймы, то говорил: «Не сомневайся, лодка будет славная, первый шторм — мой!»

Когда киль был уже закончен, мы запрягли лошадей и отправились в лес за форштевнем. Нужен был киль с крутым изгибом, и притом определенной толщины, без трещин. За два дня пришлось пересмотреть много деревьев, прежде чем нашелся подходящий вариант. Как только штевни заняли свое место, Калязин поставил в носу и корме два мощных лекала и начал притягивать к ним обшивочные доски, скрепляя их между собой заклепками. Это был самый ответственный этап строительства. «Как положил первые доски, так пойдут и остальные», — частенько говорил мастер. «Гни доску, не бойся! — она сама должна лечь на свое место», — ободрял нас Калязин.

Мы с Андреем тоже взялись клепать обшивку, но оказалось, что это не так просто. Мягкие отоженные гвозди гнулись под ударами молотка, упрямо не желая входить в дерево. Сноровка пришла постепенно вместе с уверенностью, что мы это можем сделать. Правда, без риска не обходилось: за инструментами часто приходилось ходить через загон, где паслись кони Степаныча — рыжая Кроха и вороной красавец-жеребец Малыш. Кроха была на редкость спокойная лошадь, но Малыш при виде людей вставал на дыбы и дико ржал, выражая тем самым всяческое неудовольствие. Поэтому, проходя по его территории за какой-нибудь рулеткой, я чувствовал себя не иначе, как тореадором, и предпочитал вооружаться увесистой палкой...

К слову сказать, рулетки у Калязина, если и водились, то быстро терялись. И наша сойма в итоге оказалась построена действительно «без всяких размерений». Когда требовалась линейка, Степаныч обычно находил какую-нибудь деревяху, одним взмахом отстругивал ее и гордо показывал нам: «Ну, чем не линейка?» Наш мастер вообще работал тем, что у него было под рукой. Чтобы провести прямую линию на доске или кильсоне, он иногда применял свой любимый «дедовский» способ: намазывал нитку углем, натягивал ее на гвоздях как струну и легким движением пальцев «отбивал». На удивление получалась идеально прямая черная линия.

Строил Степаныч добротню, но не торопясь и с большими перерывами. Май у него был святой месяц — охота, а в последних числах — еще пахота и картошка. Июль — тоже не поспишь: сенокос. А уж сентябрь — святая святых: открытие охотничьего сезона и та же картошка. Но мы мирились с этим — лодку «шил» он крепко и на совесть. И мы не прогадали: позднее, в Англии, куда мы дошли-таки на сойме, один из специалистов по копиям деревянных судов признался нам, что ладожская сойма — самая лучшая лодка, какую он когда-либо видел... Уж если на родине капитана Кука восторгались работой Степаныча, что можно еще к этому добавить?

Пока Калязин не спеша «сшивал доски», я продолжал сидеть в библиотеках, выискивая любую информацию, касающуюся сойм. Некоторые специалисты справедливо полагали, что сойма — тип древнефинского судна, с годами освоенного карелами и позже — новгородцами. Последние, как считает выдающийся исследователь Русского Севера И. П. Шаскольский, «перенесли этот тип судна на Белое море, где упоминание о нем встречается в документах XVII века»⁴. Если эти источники верны, то, возможно, сойма была в свое время довольно распространенным судном на Беломорье. Зайцев даже выдвигает версию, что с конца XVIII века соймы стали вытесняться из этого региона более мореходными шняками и йолами.

Однако то, что сойма — типично финское (и даже не карельское) судно, я убедился, будучи в Морском музее в Стокгольме. Там выставлены две соймы (правда, без характерного для ладожского варианта курносого форштевня); и рядом — поясняющая табличка на шведском и на английском языках: «*Рыбацкая лодка Аландских островов*». Как известно, Аланды — островная часть юго-западной Финляндии. Остается добавить, что название «сойма» говорит само за себя: скорее всего, это

⁴ Шаскольский И. П. Русская морская торговля на Балтике в XVII в. — СПб., 1994.

производное от финского племени «сумь», жившего на юге Финляндии и давшего впоследствии название всей стране — «Suomi».

Однако не все с этим доводом соглашались. Например, Г. Эш в своем авторитетном труде «Руководство для любителей парусного спорта» писал о сойме, как о судне чисто русского происхождения, «на постройку которого не влияли никакие иностранные элементы». При этом исследователь отдал должное великолепным мореходным качествам этого рыбацкого судна и отметил его оригинальные конструктивные особенности. «Прекрасные качества ладожской соймы выработаны веками, — пишет исследователь. — Мы видим, что мидель судна помещается на середине судна; однако сойма как судно грузовое не имеет постоянных ватерлиний, а следовательно и миделя, — и уже при небольшом дифференте мидель уходит в корму. Это чрезвычайная замечательная особенность. Все без исключения прежние суда имели мидель впереди середины; только сравнительно недавно яхтенная архитектура, а с нею и прочие отрасли судостроения осознали, насколько важно бывает поменять мидель ближе к корме, чем к носу; строители же сойм, жившие несколько столетий тому назад, усвоили себе и применяли на практике принцип, до которого мы дошли только теперь. Таким образом, русские могут справедливо гордиться своими чисто русского происхождения ладожскими соймами, тем более, что и сами линии не оставляют желать ничего лучшего. Трудно себе представить линию более совершенную. И действительно, соймы на ходу очень легки и быстры; морские качества их превосходны; лавируют соймы прекрасно, на веслах довольно ходки...». «Рыбачьи лодки, — подводит свой итог исследователь, — часто отличаются такими превосходными морскими качествами, какие даже не всегда могут быть встречены на яхтах»⁵.

В справедливости последнего вывода мы смогли убедиться через год, когда нашу сойму, идущую на парусах, не могла догнать под мощным движком яхта типа «Дори».

В ходе моих изысканий о сойме иногда встречалась и довольно спорная информация, которая, думаю, будет любопытна читателям. Например, что сойма известна в Поморье с XI века (?), и что одна из сойм в 1834 году ходила аж в Америку! Последняя версия принадлежала перу известного фольклориста и краеведа В. Пулькина. Исследователь взял эту информацию из «Олонекского сборника» конца XIX века. «Не очень давно еще можно было встретить вокруг бассейна Онежского озера стариков, плававших по морям в качестве матросов на русских и иностранных судах, — сообщалось в этом сборнике, — а около 1834 года один из прионежских крестьян на собственном судне совершил плавание до Америки и обратно»⁶. Как видим, первоисточник не называет тип судна, так что с версией, что сойма повидала американский берег, нам пока придется расстаться...

⁵ Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. — СПб. : Типография Исидора Гольдберга, 1895. — С. 61.

⁶ Олонекский сборник : Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонекского края / под ред. А. Иванова. — Петрозаводск, 1886. — Вып. 2.

Однако попадались и более достоверные источники. Например, в 1804 году английский путешественник Аткинсон (J. A. Atkinson) зарисовал увиденные им соймы. Но где их встретил путешественник, и где ныне хранятся эти рисунки, не сообщалось.

Более поздние сообщения о соймах тоже очень интересны, особенно, когда автор наблюдал эти дивные лодки «вживую». Такие сведения о соймах — только в этом случае, ильменских, — оставил краевед М. Баринов, который в конце 1960-х годов наблюдал соймы и даже ходил на них в озеро Ильмень. «Сойма не похожа ни на одно из известных мне судов, — пишет он. — На первый взгляд она опровергает все элементарные законы судостроения. Начнем с того, что она имеет дифферент на нос. У нее две короткие мачты и передняя укрепена прямо возле форштевня, именно в том месте, где на больших кораблях находится носовой флагшток для носового флага. Две мачты, во всяком случае, расположены более чем странно. Да еще к тому же обе мачты имеют наклон вперед! Я уже не оговариваюсь о таких деталях, понятных лишь специалистам, как о несуразно вынесенном вперед швертовом колодце и т. д. Словом не корабль, а карикатура, не плавать ему, а кувыркаться».

Однако затем, самостоятельно поплавав на этих «карикатурных» судах, Баринов с восхищением оценил их судоходные качества и оптимальность конструкции. Вот описание его первой встречи с палубными рыболовецкими соймами на штормовом Ильмене: «Мрачные фиолетовые тучи валами шли с северо-запада, а горизонт на все триста шестьдесят градусов клубился белой пеной. Грозное зрелище являл с собой Ильмень в ту ночь... И вдруг, совсем недалеко от нас я увидел черные силуэты двух кораблей, идущих наперерез. Не прошло и трех минут, как в призрачной белесой дымке северной ночи я уже различал два парусника, легко и свободно прокладывающих себе путь среди бушующих волн. Широкие черные паруса, словно крылья, взметенные над черными корпусами, полное безлюдье на палубах и на корме, где полагается находиться рулевому, создавали фантастическое впечатление. Они шли параллельными курсами и быстро приближались к нам. Сколько я не вглядывался, так и не увидел ни единого человека из команд этих таинственных странников, они шли полным ветром, курсом фордевинд и белые пенные усы кипели под их острыми форштевнями. Мы разминулись не более чем пятнадцати метрах, и тут я заметил, что на корме ближайшего парусника закреплен трос, уходящий в воду в направлении второго. И по-прежнему, ни одной души». Как выяснилось позже, автор наблюдал соймы во время рыбной ловли. «Растянув длинный невод, они всю ночь держат курс параллельно в штормовом озере, — изумляется Баринов. — Причем, как правило, на рулях судов никого нет! Ума не приложу, как это удается делать изумительным ильменским навигаторам!»

Разумеется, такие лестные сообщения о соймах только придавали нам энтузиазма, и к сентябрю уже была готова половина корпуса. Изящные обводы копии средневекового судна бросались в глаза всем, кто приходил на нашу маленькую верфь. Осенью темпы работ повысились. Мы завалили несколько елей и заготовили шпринты и весла. Степаныч тем временем закончил обшивку и начал вырезать шпангоуты. Нам не терпелось до зимы спустить сойму на воду. Но Калязин бы-

стро охладил наш боевой пыл: «Да вы что? Лодку же надо пропитывать, красить, конопатить... Куда гоните? К маю все будет готово — и скинем на воду: в шесть секунд!»

Ближе к новому году я стал замечать, что сойма получается какой-то развалистой. Замерил — ширина выходит 3 м вместо 2 м 60 см, как было по проекту. Оказалось, что наш мастер слишком переусердствовал, обстругивая край каждой доски. Вот сойма и «развалилась». При длине лодки 9,5 м ширина ушла к трем. Но Степаныч не унывал. «Это же, наоборот — плюс судну, — приговаривал он, — качать меньше будет. Не робей, ребята!»

«Легко говорить “не робей”, — думал я, — сам-то, небось, не пойдет на такой ладье в Ладогу без движка, да еще до самого Валаама...». И я, не мудрствуя лукаво, предложил Калязину отправиться вместе с нами в первое плавание. Но Степаныч и не думал сопротивляться: «На сойме-то? Пойду! А чего на море винца не попить?..»

Весной 1997 года, предварительно пропитав лодку олифой и конопатив пазы, мы принялись за окраску. За образец мы взяли зайцевскую модель из Центрального военно-морского музея: корпус соймы стал черным (как бы просмоленный), а последняя верхняя доска сохранила свой естественный древесный цвет. Стоит отметить, что по совету яхтенного капитана Владимира Милославского, мы увеличили высоту борта — добавили по одной доске: ведь мы мечтали о походе в Европу... Владимир Гаврилович вообще оказал нам неоценимую помощь: стругал доски, клепал обшивку, красил, конопатил, а по весне выполнил самую важную и тонкую работу — составил специальные чертежи соймы для строгой инспекции маломерных судов. Гаврилыч помог нам и с оснасткой. Он нашел, что парусность на чертеже Ларионова и Атавина — 28 кв. м — слишком большая и предложил из соображений безопасности ограничиться 21,5 кв. м. В итоге фок стал нести 8 кв. м парусов, а грот — 13,5 кв. м. Не забыли поставить и вантпутенсы, однако, как мы убедились впоследствии, они негодились: невысокие мачты надежно держатся и без вант. Чтобы лучше идти в лавировку, мы добавили фальшкиль.

В июне 1997 года Морской исторический клуб «Штандарт», работавший над реконструкцией копии одноименного петровского фрегата, помог нам перевезти сойму в Петербург. Открытая рыбацкая лодка, конструкцией которой интересовался еще Пётр Великий, встала рядом с первым кораблем Балтийского флота — любимым детищем царя. Это было символично. Здесь на берегах Невы под боком у строящегося фрегата «Штандарт» мы завершали работу над соймой. Были врезаны дополнительные шпангоуты, форштевень обит медью, выструганы весла. После первых испытаний, которые прошли в Финском заливе, выяснились некоторые недочеты, которые мы тут же устранили: укоротили грот-мачту, увеличили площадь рулевого пера и значительно облегчили шпринты и весла.

При спуске сойма получила имя «Св. Арсений» — в честь основателя Коневского монастыря. Первый поход на сойме состоялся по маршруту этого легендарного подвижника XIV века — вокруг Ладожского озера с посещением Валаамского

и Коневского монастырей. За три недели сойма прошла под парусами и на веслах около 400 километров, фактически обогнув крупнейшее озеро Европы. «Св. Арсений» показал отличные мореходные качества. Максимальная скорость, с которой мы шли к Валааму под сильным боковым ветром, составила 7 узлов. Причем лодка шла с минимальным креном, чему без сомнения способствовали низкие мачты и небольшая площадь парусности. Мы оценили рангоут лодки еще больше, когда нас стали изматывать внезапные шквалы, столь характерные для Ладоги: чтобы снять грот, было достаточно двух человек из экипажа, а фок снимался одним человеком! Кто когда-нибудь убирал мачты при сильном волнении, разделит наше восхищение...

По прибытии на остров Коневец был отслужен молебен в честь преп. Арсения, и там же у монастырского причала сойма была освящена.

В 1998 году «Св. Арсений» по приглашению Морского Королевского музея в Портсмуте (Англия) участвовал в проекте «Великое Посольство». Этот проект был посвящен 300-летию пребывания Петра I в Западной Европе, и наша сойма оказалась в центре внимания фестиваля традиционных деревянных судов. За 40 дней путешествия к берегам Великобритании рыбацкая лодка из Приладожья успела очаровать многих — от английских яхтсменов до шведских домохозяек. «St. Arseny», «soyma», «Stepanych» — теперь эти слова знают и на берегах Ла-Манша! В настоящее время Англия — самая западная точка, куда доходила эта странная курносая лодочка, сработанная топором на берегах Сяси. Что касается самого северного пункта — скорее всего, это Соловки, куда, как мы помним, приезжали на соймах паломники. Хотя, кто знает, может быть, когда-нибудь отыщутся документы, подтверждающие пребывание ладожской соймы и значительно севернее — в Кандалакше, у Терского берега или даже на Мурмане. Время подскажет...

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЛАДОЖСКОЙ СОЙМЫ «СВ. АРСЕНИЙ»

Длина максимальная — 9,45 м

Ширина максимальная — 3,06 м

Осадка — 0,80 м

Высота корпуса максимальная — 2,05 м

Высота надводного борта минимальная — 0,75 м

Масса корпуса — 1,7 т

Корпус — бестранцевый

Лодка — открытая

Обшивка — клинкерная из еловых досок

Крепление досок обшивки — медные заклепки

Парусное вооружение — шпринтовое, 2 мачты

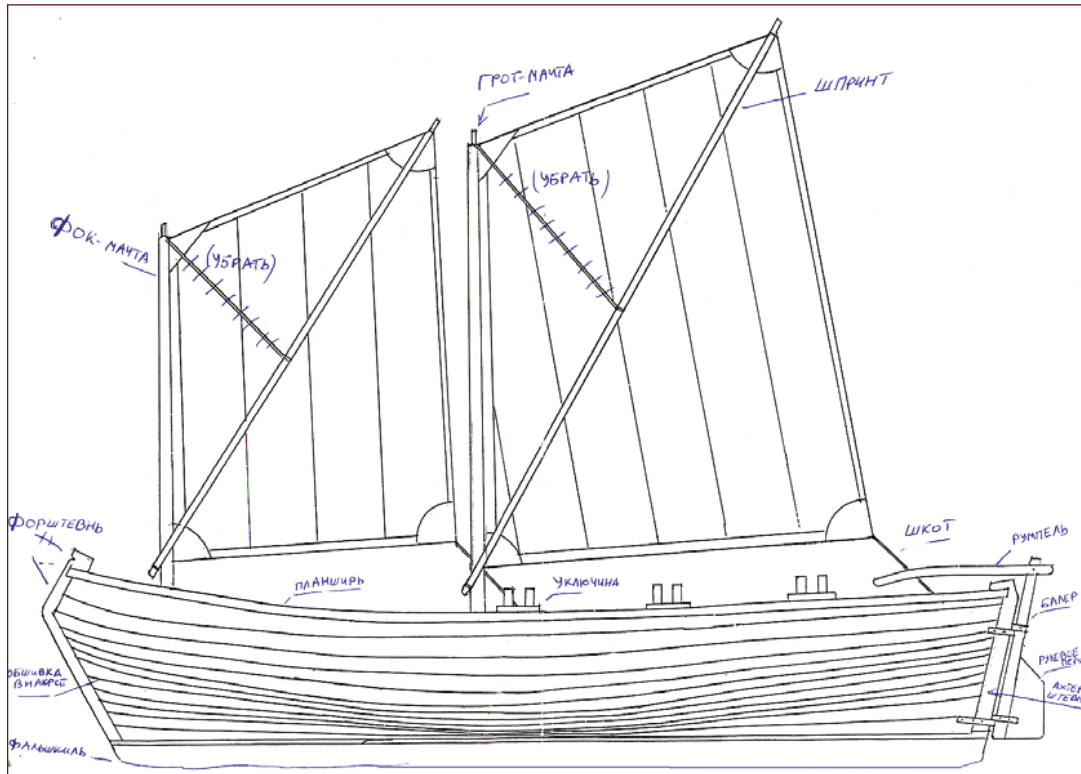
Площадь парусности — 21,5 кв. м

Количество весел — 6

Экипаж — 5–8 человек.

Литература

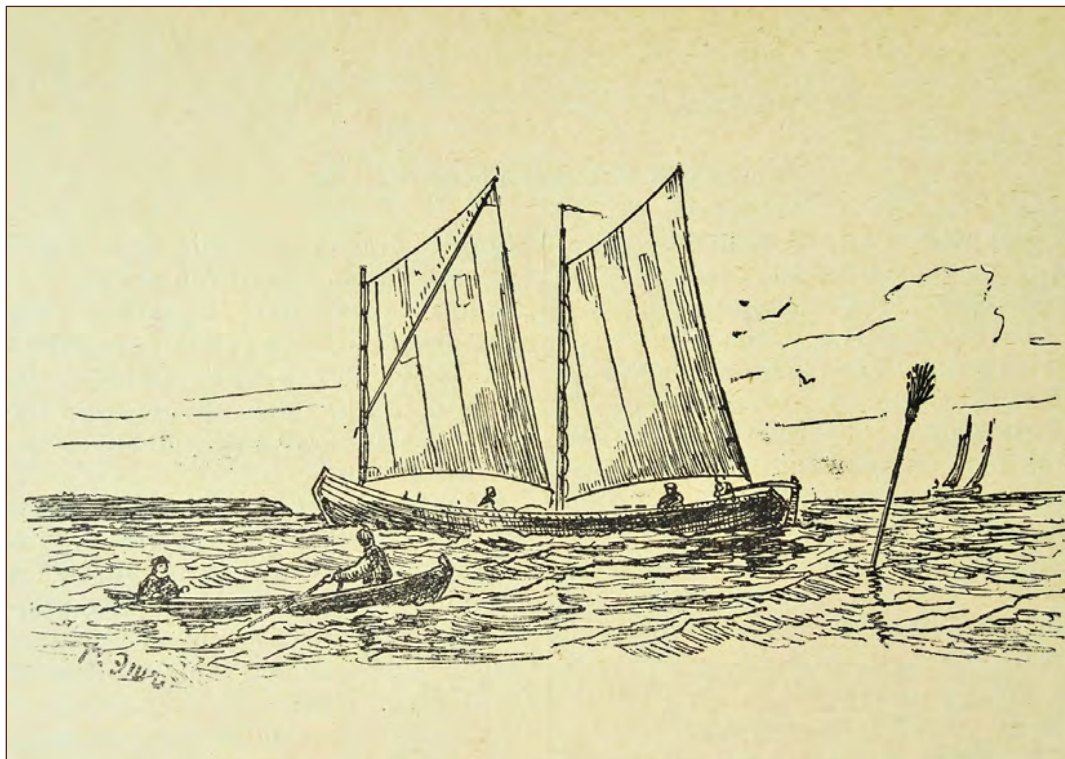
1. *Андреев А. П.* Ладожское озеро : в 2-х ч. – СПб. : Тип. Морск. м-ва в Глав. Адмиралтействе, 1875.
2. *Евсеев В. Я.* Исторические основы карело-финского эпоса. – М. – Л. : Изд-во Акад. наук СССР, 1957. – Кн. 1.
3. Олонецкий сборник : Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края / под ред. А. Иванова. – Петрозаводск, 1886. – Вып. 2.
4. *Шаскольский И. П.* Русская морская торговля на Балтике в XVII в. – СПб. : Наука, 1994. – 187 с.
5. *Эш Г. В.* Руководство для любителей парусного спорта. – СПб. : Типография Исидора Гольдберга, 1895. – 493 с.



Илл. 1. Проект ладожской соймы. Г. Атавин, В. Милославский. 1997 г.



Илл. 2. Модель ладожской соймы. А. Зайцев. 1980-е гг.



Илл. 3. Ладожские соймы. Рис. Г. Эш, 1895 г.



Илл. 4. Судомоделист Геннадий Атавин и мастер-лодочник Александр Калязин (Степаныч). Деревня Подрябинье, Приладожье. Фото А. Епатко, 1996 г.

РАЗДЕЛ 1. ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ



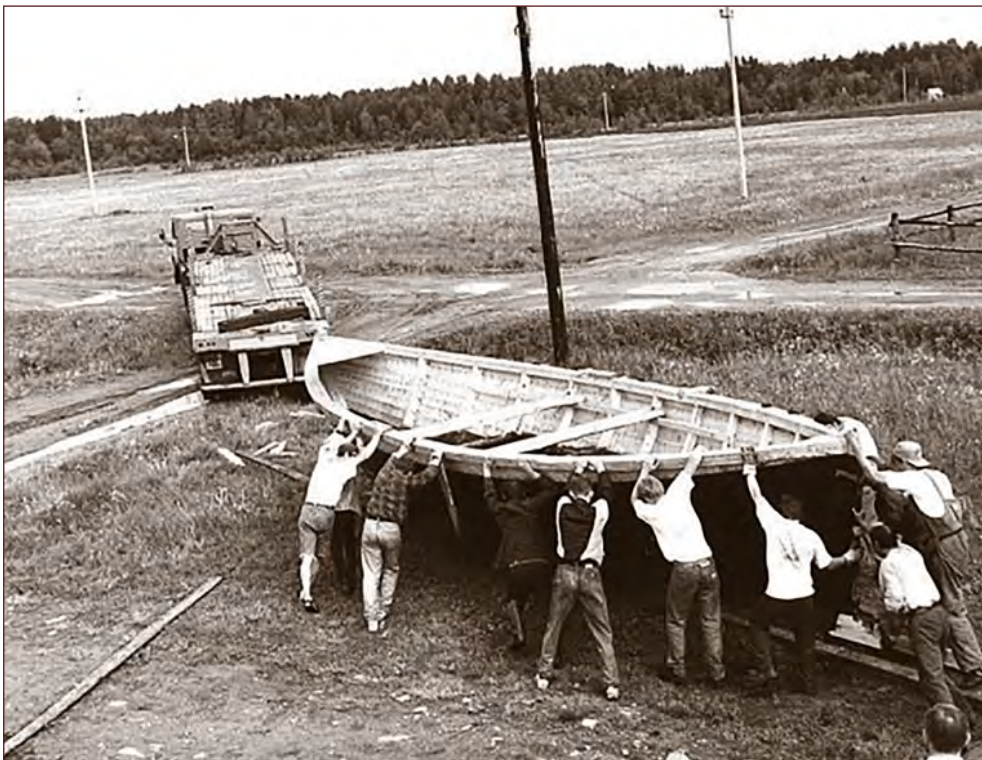
Илл. 5. Перед тем как «ставить» обшивочные доски, их пропитывали горячей олифой. Правда, нам рекомендовали пустить в ход топленый тюлений жир. Но где же взять этих тюленей? Фото А. Епатко, 1997 г.



Илл. 6. Хорошая будет мачта! Фото А. Епатко, 1996 г.



Илл. 7. Степаныч за работой. Фото А. Епатко, 1997 г.



Илл. 8. Ребята из Морского исторического клуба «Штандарт» помогли нам перевезти сойму в Петербург. Они же и составили команду «Св. Арсения». Фото А. Епатко, 1997 г.



Илл. 9. На пути в Англию. Фото В. Мартусь, 1998 г.



Илл. 10. Преподобный Арсений Коневский. Икона XIX века

Раздел 2

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ

НОВЫЕ ИСТОЧНИКИ ИСТОРИИ КАРТОГРАФИРОВАНИЯ НОВОЙ ЗЕМЛИ

Евменов Н. А., Чуркин С. Б.

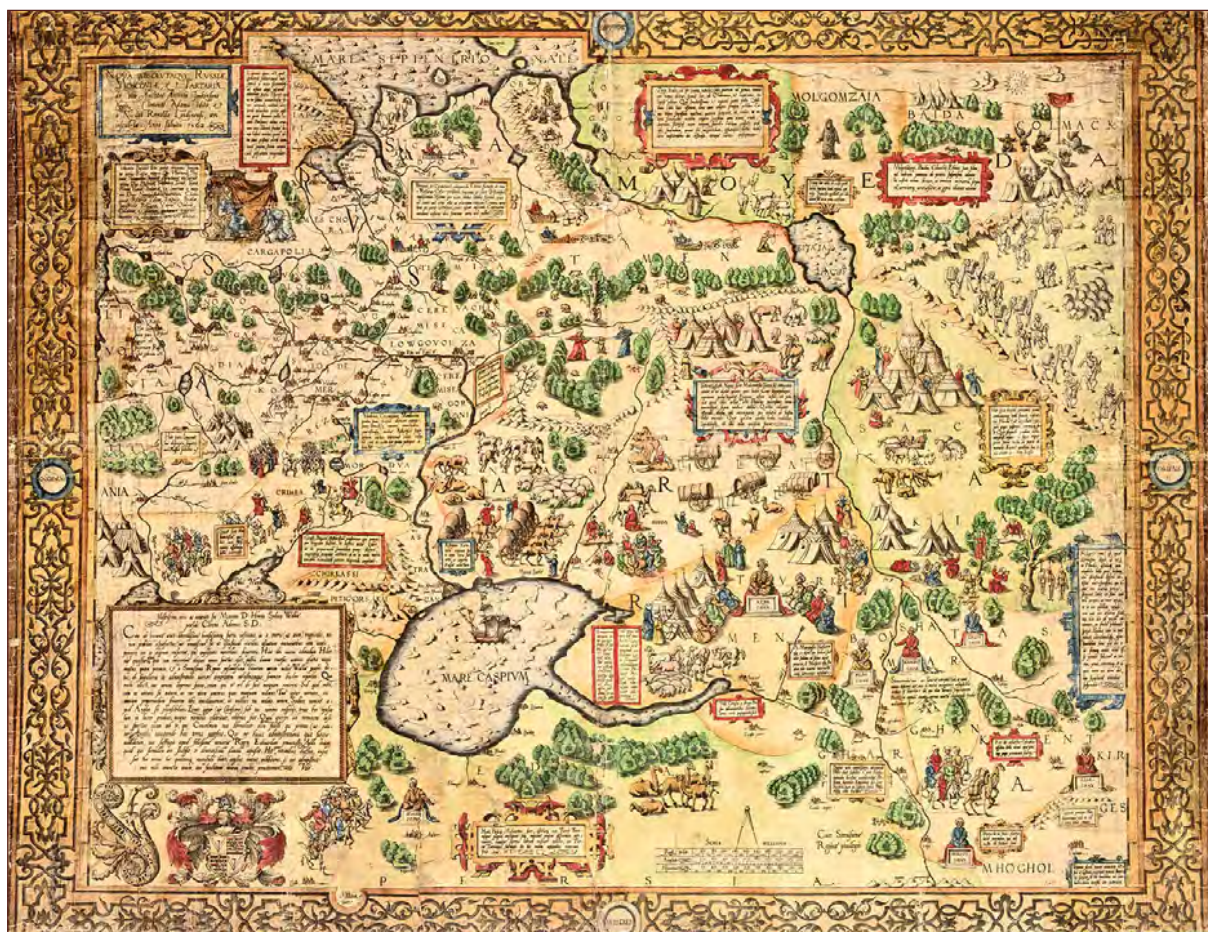
Истории картографирования самого большого российского арктического архипелага посвящено множество исследований. В научном обороте сформировался достаточный для иллюстрации этапов его освоения набор карт и соответствующих им описаний. Результаты трудов отечественных ученых¹ позволяют считать этот вопрос в эволюции представлений человека о Новой Земле достаточно изученным.

Вместе с тем рассмотрение известных новоземельских карт выявляет определенный дефицит первоисточников. Здесь под первоисточниками понимаются результаты локальных исследований, изменивших в той или иной степени карту архипелага. Это могут быть материалы экспедиций (отчетные карты, журналы, дневники и т. п.), описания, составленные со слов новоземельских промышленников, поморские карты, лоции и другие, тому подобные, свидетельства.

Особенно остро нехватка первоисточников ощущается при рассмотрении карт Новой Земли в качестве носителей топонимической информации. Действительно, при несомненном русском приоритете в первооткрытии архипелага, доказанных отечественных источниках подавляющего большинства иностранных карт Новой Земли XVI–XVII веков, мы не имеем ни одного русского первоисточника этого периода освоения Новой Земли. Исключение, пожалуй, составляют «расспросные речи» поморских кормщиков, составленные в 1616 году сибирскими воеводами и в виде «отписок» отправленные царю Михаилу Фёдоровичу². Так сложилось, что изначально-

¹ Архипелаг Новая Земля : Монография / под общей редакцией П. В. Боярского. — М. : Паулсен, 2020; *Визе В. Ю.* Старинные русские названия на Новой Земле // *Летопись Севера*. Т. 1. — М. — Л., 1949. — С. 107–122; *Белов М. И.* Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Т. 1 / под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. — М. : Морской транспорт, 1956. — 592 с. *Боярский П. В.* История освоения арктического архипелага Новая Земля / под общей редакцией К. С. Зайкова. — Архангельск : САФУ, 2015 — 103 с. *Корякин В. С.* Историческая эволюция карт Новой Земли // *Новая Земля*. Т. 1. Кн. 1 / под ред. П. В. Боярского. — М., 1993. — С. 67–78; *Визе В. Ю.* Моря Советской Арктики : Очерки по истории исследования. — М. — Л. : изд. и тип. Изд-ва Главсевморпути, 1948 (Москва). — 416 с.; *Сидоров К. В.* Новая Земля на картах XVII века // *Летопись Севера*. Т. 2. — М., 1957. — С. 107–120. *Старков В. Ф.* Очерки истории освоения Арктики : в 2-х т. Т. III. Русский Север в картографии XVI–XVII веков. — М. : Проффессионал, 2012. — 119 с.

² Русская историческая библиотека, издаваемая Археографической комиссией. Т. 2. — СПб. : Печатня В. И. Головина, 1875. — 656 с.



Илл. 1. Карта «Nova absolutaque Russiae, Moscoviae, et Tartariae, descriptio Authore Antonio Jenkinsono Anglo, Clemente Adamo edita, et a Nicolao Reinoldo Londinensi, ari insculpta. Anno salutis, 1562». Новая усовершенствованная (карта) России, Московии и Тартарии. Описание автора Антонио Дженкинсоно Англо. Издание Клемента Адамо и Николао Рейнальдо Лондиненси. Гравированная в 1562 году. (Пожалуй, первая карта, где изображена южная оконечность Новой Земли и упомянуто ее название. – Авт.)

ные поморские наименования географических объектов архипелага мы вынуждены изучать по иностранным картам, закономерно в искаженном транскрипцией виде. Как следствие, нет гарантии и в точности распределения нанесенных на карты топонимов между соответствующими географическими объектами.

С другой стороны, первоисточники необходимы при изучении результатов походов первопроходцев. Определенно, путевой дневник, шканечный журнал или карта гораздо более информативны, нежели описание экспедиции, даже составленное на их основе ее участником.

Наконец, первоисточники это, прежде всего, документальные свидетельства приоритета России в открытии, исследовании и освоении Арктики.

Причин, определивших указанный дефицит первичных документов освоения Новой Земли, множество. Однако говорить однозначно о том, что они исчезли бесследно, на наш взгляд, преждевременно. История знает немало примеров

того, когда считавшиеся утерянными документы обнаруживались в архивах пытливыми исследователями, либо совершенно случайно. Так, Ф. П. Литке считал безвозвратно утерянной инструкцию, данную Ф. Т. Розмыслову Архангелогородским губернатором в 1768 году, так как «Архангельская Губернская Архива, где бы ее конечно можно было найти, сгорела в 1779 году»³. Однако исследователь экспедиции Н. О. Чулков нашел (кстати, как раз в Архангельском архиве) и в 1898 году опубликовал эту инструкцию⁴. С другой стороны, тот же Н. О. Чулков не нашел карты экспедиции Ф. Т. Розмылова⁵, тогда как они преспокойно хранились в те годы в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства⁶.

В настоящей статье применительно к экспедиции Ф. Т. Розмылова на Новую Землю 1768–1769 годов обосновывается необходимость, а также возможные варианты целенаправленного поиска первичных документов. В качестве примера результативности подобного поиска публикуется обнаруженная в Историческом архиве Эстонии (г. Тарту)⁷ «Карта пролива имянуемаго Маточкин Шар сочиненной с описий учиненной в 1768-м и 769-м годах штурманом Розмысловым», а также другие первоисточники.

Наиболее древней из известных русских карт Новой Земли, вне всякого сомнения, является так называемая «Карта Селифонтова». Полное ее название: «При благополучной державе самодержяцы всероссийской ея императорского величества Анны Иоановны: сочинена сия морская карта от города Архангельского до означенной во оной по северному берегу лежащему к реке Обь северной широты показанной в Карском море. А которые места взнесенны во оную з других карт бес подлинной обсервации для известия значит под литерами месяца генваря 1736 года». Составил карту геодезист Василий Михайлов «Сын Селифонтов» по материалам лейтенантов Степана Муравьева и Михаила Павлова. Копировал «геодезии ученик Филип Тимофеев».

³ Литке Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершенное по повелению императора Александра I, на военном бриге Новая Земля в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах флота капитан-лейтенантом Федором Литке : С присовокуплением путешествий лейтенанта Демидова в Белое море и штурмана Иванова на реку Печору. Ч. 1. — СПб. : Морская тип., 1828. — С. 93.

⁴ Чулков Н. О. Экспедиция на Новую Землю под начальством Ф. Т. Розмылова (по архивному делу). — Архангельск, 1898. — С. 20.

⁵ Там же. — С. 50.

⁶ Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 год хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления / Составитель Б. В. Эвальд // Записки по гидрографии, издаваемые Главным гидрографическим управлением. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917; Эвальд Б. В. Каталог атласов и карт, хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства : [Ч. 1–2]. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. — С. 4–5.

⁷ Эстонский исторический архив. — URL: https://ais.ra.ee/index.php?module=202&op=4&typ=2&otsing_id=&sess_id=ae6cd8d26b73fd2345925950aa264362&pealkiri=&naita_ridu=&sort=&active=1&viitekood=&leidandmed=EAA.1414.2.43&tasand=&kokku=1&id=200000115947&f=1&v_id=&a_sort=&a_active= (дата обращения: 20.07.2022).



Илл. 2. «Карта Селифонтова». РГАВМФ. Ф. 1331. Д. 4. Л. 7

Карта впервые опубликована М. И. Беловым в 1956 году⁸. В более крупном размере она размещена в «Атласе географических открытий в Сибири и в Северо-Западной Америке. XVII–XVIII вв.» в 1964 году⁹.

Несмотря на древность и бесспорно русское происхождение, рассматривать «Карту Селифонтова» в качестве первоисточника не вполне корректно. Известно, что этот отряд Великой Сибирской экспедиции к берегам Новой Земли не приблизился, и архипелаг был перенесен на карту с некоей карты, «присланной от Коллегии Адмиралтейской». Карта же эта пока не обнаружена.

Вместе с тем М. И. Беловым при описании изображения Новой Земли подчеркивается ее сходство по многим параметрам с картой Новой Земли Пальмквиста

⁸ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Т. 1 / под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. — М. : Морской транспорт, 1956. — С. 279.

⁹ Атлас географических открытий в Сибири и в Северо-Западной Америке. XVII–XVIII вв. [Карты] / Акад. наук СССР ; Ин-т этнографии имени Н. Н. Миклухо-Маклая ; под ред. чл.-кор. АН СССР А. В. Ефимова. — М. : Наука, 1964. — № 80. — С. 53.



Илл. 3. «Copia aff Een Charta som Tzaren, ofwer Fretum Waigatz, al: Nasbovium, och Een Deel aff Sijberien hafwer forfatta latitt». Копия со сделанной по повелению царя карты пролива Вайгач и части Сибири. (Из «Заметок о России», сделанных Эриком Пальмквистом в 1674 году. – Авт.)¹¹

XVII века, что, во-первых, свидетельствует о древности Адмиралтейской карты, а во-вторых, об отечественном «происхождении» источников Пальмквиста¹⁰.

Первым русским описанием Новой Земли, составленным по результатам опросов непосредственных носителей информации — промышлявших на ней поморов, признано «Географическое известие о Новой Земле полунощного края» известного

¹⁰ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Т. 1 / под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. — М. : Морской транспорт, 1956. — С. 278.

¹¹ Заметки о России, сделанные Эриком Пальмквистом в 1674 году = Några Observationer Angående Ryssland = Some Observations Concerning Russia : [альбом] / подготовка, адаптация текста на современный шведский язык: Э. Лёфstrand, У. Биргегорд и Л. Нордквист ; перевод Г. Коваленко. — М. : ЛомоносовЪ, 2012. — 340 с.

историка Русского Севера Василия Васильевича Крестинина¹². Описание изобилует поморскими топонимами. Кроме того, оно позволяет в определенной степени распределить их по побережью архипелага. Вместе с тем отсутствие карты, иллюстрирующей описание, сохраняет определенную неоднозначность в определении соответствия приведенных в нем топонимов и реальных географических объектов.

Безусловно, идеальным способом фиксации на карте первоначальных русских наименований географических объектов была бы их инструментальная привязка к точкам с определенными координатами (так называемым астропунктам), либо к однозначно идентифицируемым объектам в ходе работ на местности. Для этого в составе экспедиции вместе с профессиональными штурманами и геодезистами должны были присутствовать и носители топонимической информации — поморы.

Впервые условия для реализации описанного способа картографирования сложились в 1768 году во время экспедиции Ф. Т. Розмыслова. Ему удалось зафиксировать по всем правилам мореходной науки в журналах и на картах очертания берегов, географические объекты и соответствующие им поморские наименования. Таким образом, документальные результаты экспедиции Ф. Т. Розмыслова представляют собой ценнейший и самый древний (из известных нам) новоземельский первоисточник.

К сожалению, из всех материалов экспедиции до нас дошли копии только двух журналов¹³ (далее — Журналы):

«Журнал, содержащейся с 768 года на волном судне купца Антона Бармина штурманом Федором Розмысловым, в следствии от города Архангелскаго до Новой Земли к проливу Маточкин Шару, которым проходил сквозь на Карское море, а в 769 году к городу Архангелскому возвратился» (далее — Журнал 1);

«Журнал описи южного берега пролива Маточкина, сквозь Новую Землю протекающего, с Северного океана в Карское море, произведенной от устья реки Медвянки до ближнего к Карскому морю мыса Быка штурманом Федором Розмысловым 1768 и 1769 годов в ниже заявленных месяцах и числах» (далее — Журнал 2).

Считаются утраченными все три отчетные карты экспедиции, еще в 1917 году хранившиеся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления¹⁴:

«Карта части Новой Земли с проливами Маточкин Шар и Костин Шар 1767 г. за подписью штурм. Федора Розмыслова, рукописная»;

«Карта от Семи островов до Новой Земли (Маточкин Шар) с показанием пути плавания штурмана Федора Розмыслова в 1769 году, рукописная»;

«Карта пролива Маточкин Шар, описи штурмана Розмыслова в 1769 г. за его подписью, рукописная».

¹² Крестинин В. В. Географическое известие о Новой Земле // Путешествия академика Ивана Лепехина в 1772 году. — СПб., 1805. — С. 123–193.

¹³ РГАВМФ. Ф. 913. Оп. 1. Д. 133.

¹⁴ Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 год хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления / Составитель Б. В. Эвальд // Записки по гидрографии, издаваемые Главным гидрографическим управлением. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917; Эвальд Б. В. Каталог атласов и карт, хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства : [Ч. 1–2]. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. — С. 4–5.

Не обнаружена и «Карта западного берега Новой Земли, от Костина Шара до губы Ледяной, копированная с карты промышленника Якова Чиракина штурманом Розмысловым в 1767 году»¹⁵.

Несмотря на то что с использованием сведений из сохранившихся Журналов можно реконструировать карты экспедиции Ф. Т. Розмылова¹⁶, сохраняется несомненная актуальность системного поиска считающихся утраченными первоисточников.

Наиболее обстоятельные исследования экспедиции Ф. Т. Розмылова 1768–69 годов были проведены Н. О. Чулковым и М. И. Беловым на основе доступных им архивных материалов. Результаты опубликованы в соответствующих изданиях¹⁷. В *Таблице 1* на основе анализа этих работ восстановлена хронология подготовки экспедиции, сопутствующий ей документооборот, а также указаны предполагаемые места дальнейших поисков документов.

Особенностью делопроизводства XVIII века, позволяющей надеяться на обнаружение в архивах уникальных документов, является тщательное документирование и копирование всех материалов переписки. Так, по подсчетам авторов, только плана пролива Маточкин Шар, составленного Я. Чиракиным, должно было быть исполнено четыре копии. Вполне вероятно, что в каком-нибудь из предположенных архивов сохранились ждущие своего исследователя материалы.

Еще одной особенностью, которую необходимо учесть при поиске документов, является секретность экспедиции Ф. Т. Розмылова. Во многих документах не указывалась истинная цель экспедиции. Вместо нее указывалось «для некоторой само-нужнейшей вещи», либо для промысла морского зверя. Поэтому ключевыми в поиске должны стать годы изготовления документов (1767–1770) и район в них описываемый.

Из наиболее перспективных для поиска архивов предполагаются: Государственный архив Архангельской области (ГААО), Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ), Государственный архив (ГА) г. Тобольска, а также архивы, в которых могут храниться документы Коммерц-коллегии и канцелярии императрицы Екатерины II.

¹⁵ Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 год хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления / Составитель Б. В. Эвальд // Записки по гидрографии, издаваемые Главным гидрографическим управлением. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917; Эвальд Б. В. Каталог атласов и карт, хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства : [Ч. 1–2]. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. — С. 5.

¹⁶ Чуркин С. Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмылова 1768–1769 годов // Журнал Института Наследия. — № 2. — М., 2021. — С. 62–76; Чуркин С. Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмылова 1768–1769 годов // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2 / под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — С. 220–275.

¹⁷ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Т. 1 / под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. — М. : Морской транспорт, 1956. — 592 с; Чулков Н. О. Экспедиция на Новую Землю под начальством Ф. Т. Розмылова (по архивному делу). — Архангельск, 1898.

Таблица 1

Результаты восстановления хронологии подготовки
и сопутствующего документооборота экспедиции Ф. Т. Розмыслова

Ход подготовки экспедиции Ф. Розмыслова	Сведения о документах		Предположение о наличии материалов в фондах архивов
	Из книги Н. О. Чулкова «Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг.» (по архивному делу), стр. 3—27	Из книги М. И. Белова «История открытия и освоения Северного морского пути», стр. 383—390	
	До экспедиции		
29 сентября 1767 г. к исполняющему обязанности Архангельского губернатора архангелогородскому прокурору Нарышкину обратился Яков Чиракин с докладом об открытии пролива на Новой Земле. К докладу он приложил план обнаруженного пролива.	Доклад. План.	«Экстракт о местонахождении пресной воды и леса». План пролива.	ГААО (фонды архангельского губернатора, архангельского прокурора); РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18—27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)
Нарышкин препроводил план и доклад в Архангелогородскую контору над портом (далее — Контора).	Препроводительное письмо.		ГААО (фонды архангельского губернатора, архангельского прокурора, Архангелогородской конторы над портом)
3 октября 1767 г. Чиракин был допрошен в Конторе и дал письменные показания.	Показания Чиракина.		ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом)
Контора поручила штурману Розмыслову рассмотреть составленный Чиракиным план пролива чрез Новую Землю.	Поручение Розмыслову. Доклад Розмыслова.		ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом)
12 октября 1767 г. Контора направила ответ прокурору Нарышкину.	Ответ прокурору. Копия плана Чиракина № 1. Копия показаний Чиракина № 1.		ГААО (фонды архангельского губернатора, архангельского прокурора, Архангелогородской конторы над портом)
11 октября 1767 г. Контора направила доклад в Государственную коммерц-коллегию.	Доклад в Государственную коммерц-коллегию. Копия плана Чиракина № 2. Копия показаний Чиракина № 2.		ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом); Архив, являющийся хранителем архивных документов Государственной коммерц-коллегии

<p>Очевидно, была переписка между Коммерц-коллегией и Адмиралтейств-коллегией.</p>	<p>Документы переписки.</p>		<p>Архив, являющийся хранителем архивных документов Государственной коммерц-коллегии; РГАВМФ (фонды канцелярии Адмиралтейств-коллегии)</p>
<p>16 ноября 1767 г. на заседании Адмиралтейств-коллегии «слушали план Чиракина».</p>		<p>Материалы заседания. Постановление о пересылке в Коллежскую чертежно.</p>	<p>РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)</p>
<p>27 ноября 1768 г. Адмиралтейств-коллегия запросила канцелярию Морского шляхетского кадетского корпуса сведения о производимых ранее описях.</p>		<p>Запрос Адмиралтейств-коллегии.</p>	<p>РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)</p>
<p>29 ноября 1768 г. Адмиралтейств-коллегией получен ответ из канцелярии Морского шляхетского кадетского корпуса об отсутствии сведений о производимых ранее описях.</p>		<p>Ответ из Морского шляхетского кадетского корпуса.</p>	<p>РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)</p>
<p>Указ Адмиралтейств-коллегии от 6 декабря в Контору о подготовке справочной информации.</p>	<p>Указ Адмиралтейств-коллегии о представлении справочных материалов.</p>	<p>Приказание Адмиралтейств-коллегии.</p>	<p>ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом); РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на новой Земле проливе в Карском море)</p>
<p>11 декабря Контора направила ответ в Адмиралтейств-коллегию.</p>	<p>Ответ Конторы в Адмиралтейств-коллегию. Справка о наличии описаний Новой Земли. Копия с карты лейтенанта Сухотина 1736 года.</p>	<p>Ответ Конторы в Адмиралтейств-коллегию.</p>	<p>ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом); РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на новой Земле проливе в Карском море)</p>
<p>Адмиралтейств-коллегия запросила коллежскую чертежную о наличии сведений о проливе на имеемых картах.</p>		<p>Запрос Адмиралтейств-коллегии.</p>	<p>РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)</p>

Продолжение табл. 1

Ход подготовки экспедиции Ф. Розмыслова	Сведения о документах		Предположение о наличии материалов в фондах архивов
	Из книги Н. О. Чулкова «Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768–1769 гг.» (по архивному делу), стр. 3–27	Из книги М. И. Белова «История открытия и освоения Северного морского пути», стр. 383–390	
Через день в Адмиралтейств-коллегии получен ответ из чертежной.		Ответ учителя Красильникова о наличии на Генеральной карте 1746 года пролива, называемого «Маточкин Шар».	РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)
18 января 1768 года Адмиралтейств-коллегия вынесла решение о приобщении к «наряду» рапорта и уведомления Конторы.		Решение Адмиралтейств-коллегии.	РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море)
28 февраля Адмиралтейств-коллегия уведомила архангельские власти об обнаружении на карте 1746 года пролива.		Уведомление Адмиралтейств-коллегии. Карта 1746 года.	РГАВМФ (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18–27. Дело об обнаруженном на новой Земле проливе в Карском море)
14 марта 1768 г. Конторой получен указ Адмиралтейств-коллегии по результатам рассмотрения плана Чиракина и материалов.	Указ Адмиралтейств-коллегии по результатам рассмотрения плана Чиракина и материалов.		ГААО (фонды Архангелогородской конторы над портом)
Контора о результатах рассмотрения доложила прокурору Нарышкину.	Доклад конторы над портом прокурору Нарышкину.		ГААО (фонды архангельского губернатора, архангельского прокурора, Архангелогородской конторы над портом)
1 апреля 1768 г. прокурор Нарышкин доложил о донесении Чиракина губернатору Архангельской области Головцыну.	Доклад прокурора Нарышкина губернатору Головцыну. Копия плана Чиракина № 1 (3). Копия показаний Чиракина № 1 (3).		ГААО (фонды архангельского губернатора, архангельского прокурора)

Далее последовала переписка губернатора Головцына с купцом Барминным о возможности организовать экспедицию.	Документы переписки губернатора Головцына с купцом Барминным.	ГААО (фонды архангельского губернатора)
11 апреля 1768 г. губернатор направляет всеподданнейший доклад императрице.	Всеподданнейший доклад. Копия плана Чиракина № 1 (4). Копия показаний Чиракина № 1 (4)	ГААО (фонды архангельского губернатора) Архив, являющийся хранителем архивных документов канцелярии императрицы Екатерины II
31 мая 1768 года губернатор получил ответ императрицы от 16 мая 1768 года.	Ответ императрицы губернатору Нарышкину.	ГААО (фонды архангельского губернатора); Архив, являющийся хранителем архивных документов канцелярии императрицы Екатерины II
Губернатором направлена в Контору «премория» с требованиями по организации экспедиции.	«Премория».	ГААО (фонды архангельского губернатора, Архангелогородской конторы над портом)
Доклад купца Бармина губернатору о готовности суда.	Доклад о готовности суда. Список лиц. Список провизии и припасов. Подписка, данная служащими и отправившимися на Новую Землю.	ГААО (фонды архангельского губернатора, Архангелогородской конторы над портом)
Доклад Конторы о командировании лиц в экспедицию.	Доклад конторы.	ГААО (фонды архангельского губернатора, Архангелогородской конторы над портом)
Розмыслов направил ходатайство перед губернатором об увеличении запасов экспедиции.	Ходатайство Розмыслова.	ГААО (фонды архангельского губернатора, Архангелогородской конторы над портом)
9 июля 1768 г. губернатор вырабатывает и вручает инструкцию Розмыслову.	Наставление Розмыслову.	ГААО (фонды архангельского губернатора, Архангелогородской конторы над портом)
Губернатор отправляет письмо сибирскому губернатору Чичерину о содействии экспедиции.	Письмо губернатора Чичерину.	ГААО (фонды архангельского губернатора); ГА в г. Тобольске (фонды губернатора Сибири Чичерина)

Ход подготовки экспедиции Ф. Розмыслова	Сведения о документах		Предположение о наличии материалов в фондах архивов
	Из книги Н. О. Чулкова «Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768–1769 гг.» (по архивному делу), стр. 3–27	Из книги М. И. Белова «История открытия и освоения Северного морского пути», стр. 383–390	
	После экспедиции		
9 сентября 1769 года Розмыслов подает первый краткий рапорт губернатору.	Рапорт Розмыслова.		ГААО (фонды архангельского губер- натора)
11 сентября 1769 года Розмыслов подает второй подробный рапорт губернатору.	Рапорт Розмыслова.		ГААО (фонды архангельского губер- натора)
10 января 1770 года Розмыслов завершил обработку материалов экспедиции и представил доклад губернатору.	Доклад Розмыслова. Реестр представленных карт и журналов: «1. Карта от лапланского берега семи островов к новой земли плаванием по румбам проведенными пунктирами. 2. Карта увеличенная вчетверо для лучшаго разсмотрения в проливе магочник шаре глубин счастью новой земли. 3. Журнал мореплавания от семи островов лежащих в лапланском берегу к новой земле. 4. Журнал береговой описи от реки медвянки к устью карского моря до мыса быка южным берегом. 5. Малья карты взяты с виду заливы лежащей в лапланском берегу девятого становища с промером глубины в полную воду в фунтах.		ГААО (фонды архангельского губер- натора)

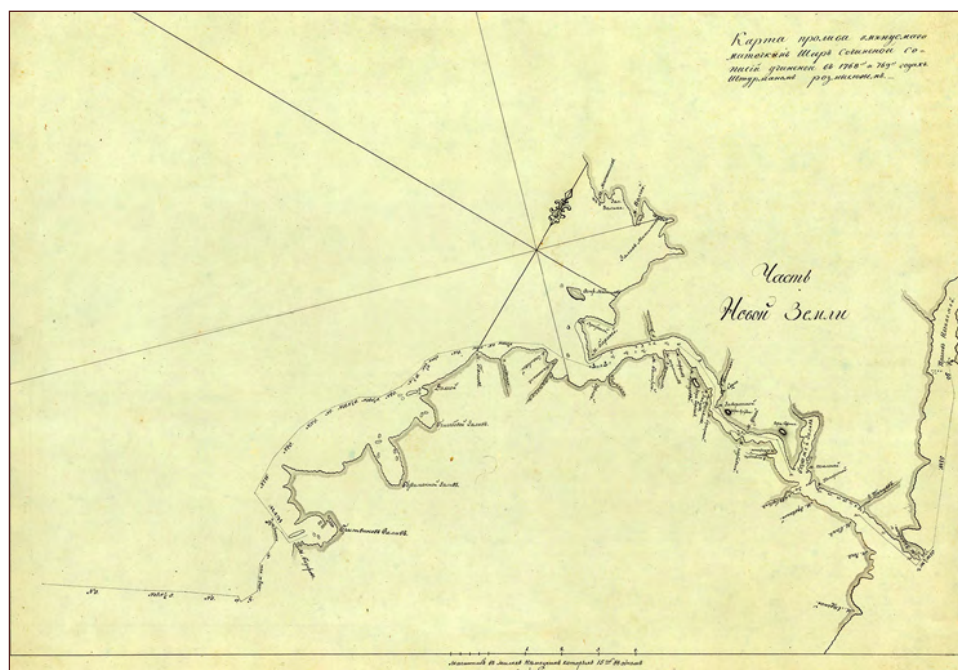
<p>20 марта 1770 года губернатор представляет императрице всеподданнейший рапорт с приложением копий с материалов Розмыслова.</p>	<p>6. В том же берегу двух островов с промером глубин в малую воду в фунтах».</p>		
<p>Всеподданнейший рапорт. Копии: «1. Карта от лапланского берега семи островов к новой земли плаванием по румбам проведенными пунктирами. 2. Карта увеличенная вчетверо для лучшаго разсмотрения в проливе магочникшаре глубин счастью новой земли. 3. Журнал мореплавания от семи островов лежащих в лапланском берегу к новой земле. 4. Журнал береговой описи от реки медвянки к устью карского моря до мыса быка южным берегом. 5. Малья карты взяты с виду заливы лежащие в лапланском берегу девятого становища с промером глубины в полную воду в фунтах. 6. В том же берегу двух островов с промером глубин в малую воду в фунтах».</p>		<p>ГААО (фонды архангельского губернатора); Архив, являющийся хранителем архивных документов канцелярии императрицы Екатерины II; РГАВМФ (фонды канцелярии Адмиралтейств-коллегии)</p>	
<p>Материалы Розмыслова были детально рассмотрены в Адмиралтейств-коллегии.</p>		<p>Материалы рассмотрены.</p>	<p>РГАВМФ (фонды канцелярии Адмиралтейств-коллегии)</p>

Вместе с тем необходимо учитывать, что материалы могут быть обнаружены и в фондах других архивов.

К примеру, известно, что при подготовке к экспедициям отдельные мореплаватели и путешественники прошлого предварительно изучали результаты предшествующих экспедиций и другие материалы, касающиеся географии района предстоящих исследований. В ходе изучения ими делались копии с карт, а также выписки из журналов. Практикой того времени предполагалось сдавать как оригиналы документов, так и их копии обратно. Однако, вполне вероятно, что в некоторых личных фондах мореплавателей и путешественников вполне могут сохраниться сенсационные первоисточники.

Так, при просмотре описи фонда 129 (фонд Бэра) Санкт-Петербургского филиала архива Российской академии наук, авторами обнаружена под номером 398 «Карта западного побережья Новой Земли, составленная в 1834–35 гг. С. И. Башмаковым». Вероятнее всего, это составленная А. К. Циволькой копия карты промышленника Башмакова 1742 года¹⁸.

Как несомненный успех и доказательство необходимости продолжения поиска новоземельских первоисточников следует воспринимать еще одну находку. Извест-



Илл. 4. «Карта пролива имянуемаго Маточкин Шар сочиненной с описий учиненной в 1768-м и 769-м годах штурманом Розмысловым». Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 52

¹⁸ Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 год хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления / Составитель Б. В. Эвальд // Записки по гидрографии, издаваемые Главным гидрографическим управлением. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917; Эвальд Б. В. Каталог атласов и карт, хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства : [Ч. 1–2]. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. — С. 3.

но, что прославленный первый русский кругосветный мореплавателю адмирал Иван Фёдорович Крузенштерн происходил из остзейских дворян, родился и умер в Эстляндии. В Историческом архиве Эстонии в г. Тарту есть фонд семьи Крузенштернов (далее — фонд Крузенштерна)¹⁹. При просмотре на сайте архива коллекции карт великого адмирала авторами обнаружено несколько ранее не публиковавшихся карт. К величайшему удивлению, одной из них оказалась «Карта пролива имянуемаго Маточкин Шар сочиненой с описий учиненой в 1768-м и 769-м годах штурманом Розмысловым» (далее — обнаруженная карта).

Карта рукописная, размером 30 на 40 см. Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 52. В верхней правой части карты помещено заглавие карты. В пределах очертаний Северного острова размещена исполненная крупным шрифтом надпись: «Часть Новой Земли». Карта не датирована и не подписана исполнителем. В архивной карточке указано время ее изготовления — XIX век.

На карте изображены очертания западного берега Новой Земли от Бритвинова (совр. Пухового) залива до мыса Митюшева (скорее всего, совр. Сухой Нос) и восточного берега Новой Земли от мыса Ледяного (вероятно, совр. Брандта) до пролива (совр. залива) Незнаемого, а также пролив Маточкин Шар. В западной части пролива Маточкин Шар размещена роза ветров, при этом направление на север отклонено по часовой стрелке на 30°.

На нижней рамке карты размещена масштабная шкала. Под ней надпись: «Масштаб в милях немецких которых 15-ть в одном градусе». Подробно, с указанием курсовых румбов показан морской путь экспедиции 1768 года при подходе к Бритвинову заливу и далее к месту якорной стоянки у р. Чиракина, а также путь судна Ф. Т. Розмылова при возвращении в 1769 году из залива Незнаемого в пролив Маточкин Шар. Непосредственно в проливе показаны глубины отдельных мест в сажнях, а также несколько участков маршрутов. На карте отмечено 49 топонимов, из них 29 мысов, 7 заливов, 1 остров, 7 рек, 1 ручей, 3 горы и 1 пролив.

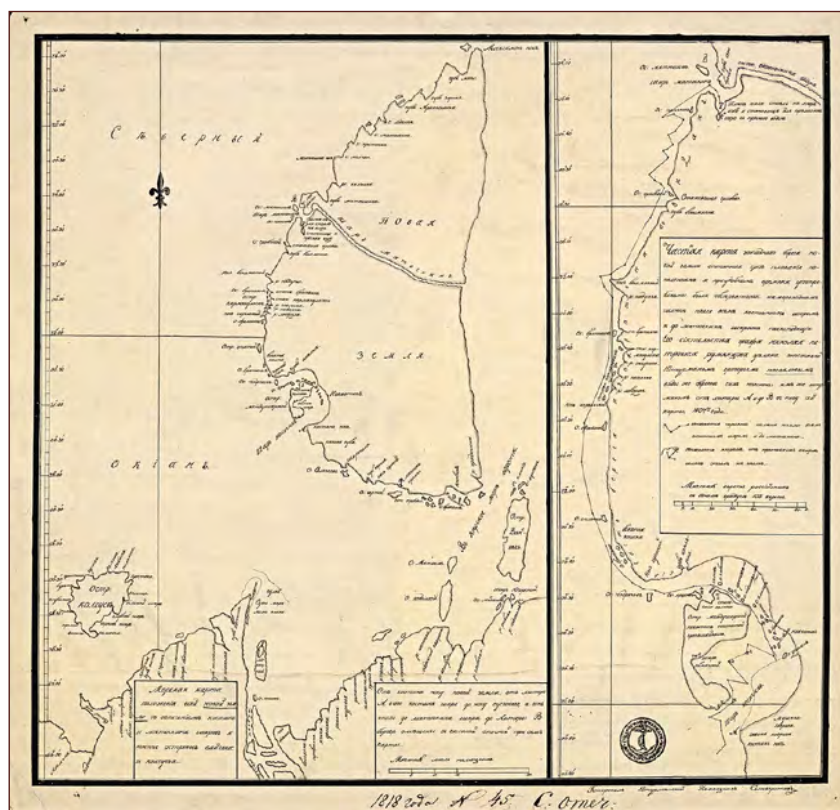
Первичный анализ обнаруженной карты позволяет сделать вывод о том, что она, если не является копией Карты пролива, исполненной самим Ф. Т. Розмысловым, то, как минимум, составлена по результатам обработки данных из его Журнала 1. Вывод этот основывается на полном соответствии топонимов из Журнала 1 топонимам обнаруженной карты, как по написанию, так и по расположению. Из 49 топонимов обнаруженной карты в нем нет только двух: мыса Сухарного и горы Чердак²⁰. Кроме того, достаточно примерное положение береговой черты

¹⁹ Эстонский исторический архив. — URL: https://ais.ra.ee/index.php?module=202&op=4&tyyp=2&otsing_id=&sess_id=ae6cd8d26b73fd2345925950aa264362&pealkiri=&naita_ridu=&sort=&active=1&viitekood=&leidandmed=EAA.1414.2.43&tasand=&kokku=1&id=200000115947&f=1&v_id=&a_sort=&a_active= (дата обращения: 20.07.2022).

²⁰ Чуркин С. Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмылова 1768–1769 годов // Журнал Института Наследия. — № 2. — М., 2021. — С. 62–76; Чуркин С. Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмылова 1768–1769 годов // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2 / под общей редакцией А. В. Огорокова. — М.: Институт Наследия, 2021. — С. 220–275.

пролива Маточкин Шар, а также отсутствие на обнаруженной карте множества топонимов из Журнала 2, подтверждает использование Журнала 1 при составлении обнаруженной карты.

К сожалению, точно датировать изготовление найденного в фонде Крузенштерна первоисточника не представляется возможным. Вместе с тем вполне допустимо определить его временные рамки. Предположим, что все полученные русскими экспедициями материалы обрабатывались и своевременно доводились Адмиралтейств-коллегией до руководителей очередных экспедиций и других заинтересованных ведомств, а обнаруженная карта — результат этой обработки. Рассмотрев отчетные карты немногочисленных экспедиций к Новой Земле конца XVIII — начала XIX веков, а также общероссийские карты той эпохи, по изображению на них пролива Маточкин Шар мы сможем установить одну из границ времени составления обнаруженной карты.



Илл. 5. Отчетная карта экспедиции Г. Поспелова 1807 года.
РГАВМФ. Ф. 1331. Д. 4. Л. 41

В 1807 году к берегам Новой Земли отправилась экспедиция Г. Поспелова на шлюпе «Пчела». В Российском государственном архиве Военно-Морского Флота хранится отчетная карта этой экспедиции. На этой карте мы видим примитивнейшее изображение как береговой черты от Бритвинова залива до Маточкина Шара, так и собственно всего знаменитого новоземельского пролива. Соответственно, Г. Поспелову не были известны результаты экспедиции Ф. Т. Розмыслова. На-

прашивается вывод о том, что эти результаты в военно-морском ведомстве были обработаны позднее. О том, почему акцент сделан именно на подразделениях Адмиралтейств-коллегии, речь далее. Пока зафиксируем то, что на отчетной карте экспедиции 1807 года Маточкин Шар изображен в виде, достойном картографов первой половины XVIII века.

Проще с крайней «правой» границей в датировке обнаруженной карты. Так случилось, что в фонде Крузенштерна были выявлены еще и карты экспедиции А. Лазарева 1829 года и Ф. Литке 1821 года. При всей своей непохожести во многих деталях, следует отметить, что пролив Маточкин Шар на обеих картах изображен в соответствующем обнаруженной карте виде. Вывод: и А. Лазарев и Ф. Литке знали о картографических результатах экспедиции Ф. Т. Розмыслова.

Резонен вопрос, почему Г. Поспелов, спустя 37 лет после подробного доклада Розмыслова своему начальству о результатах экспедиции, отправившийся к берегам Новой Земли, не знал о достижениях своего предшественника? Ответов, на наш взгляд, может быть только два. Первый из них подразумевает неудовлетворение высшим руководством Адмиралтейств-коллегии результатами экспедиции Ф. Т. Розмыслова и, как следствие, их неприятие. Поспелов, на определенном участке своей экспедиции, должен был заново нанести на карту берега архипелага. Другая версия основана на предположении того, что наследие экспедиции, впервые положившей на карту Маточкин Шар, минуло военно-морское ведомство, сосредоточившись в недрах Академии наук.



Илл. 6. «Карта Представляющая Часть Северную Российской Империи от устья Реки Енисея до начала Белаго моря». Соч. И. Трускот. 1772. Вырезывал П. Холодов. [СПб.: Географический департамент АН], 1772

Так или иначе, сегодня мы можем уверенно заявить, что первой картой, на которой пролив между северным и южным островами Новой Земли изображен в «розмысловском виде», является «Карта Представляющая Часть Северную Российской Империи от устья Реки Енисей до Начала Белого моря». Карта эта сочинена в Географическом департаменте Академии наук в 1772 году²¹. Соответственно, какие-то материалы экспедиции 1768–1769 годов попали в Географический департамент Академии наук и были там восприняты.

Как было на самом деле и почему на картах военно-морского ведомства очертания берегов пролива Маточкин Шар не претерпели изменения после трудов Ф.Розмыслова, достоверно неизвестно. Возможно, дальнейшее изучение переписки



*Илл. 7. «Меркаторская карта Новой Земли».
Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 49*

²¹ М. В. Ломоносов и Географический департамент Академии наук (1758–1765). — URL: http://expositions.nlr.ru/ex_map/Lomonosov (дата обращения: 20.07.2022).

ведомств в период с 1770 по 1807 год откроют нам эту тайну. Пока же ограничим период составления обнаруженной карты 1770 и 1819 годами.

Прежде чем перейти к завершению настоящей статьи, уместно кратко описать две найденные в Историческом архиве Эстонии в г. Тарту и упомянутые выше карты.

Первая из них именована в архивной карточке как «Меркаторская карта Новой Земли». Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 49. Рукописная. Создана в 1819 году. Размер карты 89×70 см.

Заголовок карты: «Меркаторская карта Новой Земли. С приложением пути Плавания Брига Новая Земля при описи оной под Командою флота Лейтенанта Андрея Лазарева в 1819-м году. NB: Означенное Красным[и] чернилами представляет



Илл. 8. «Карта Новой Земли». Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 51

опись берегов новой земли и Острова Колгуева по деланным наблюдениям. Красным пунктиром означаются части берега скрывшаяся от взоров пасмурностью и положенные по старой описи. Черным пунктиром проведены Крюйс пеленги и пеленги при обсервациях».

Другая из обнаруженных карт в архивной карточке числится как «Карта Новой Земли». Архивный шифр: ЕАА.1414.2.43 sheet 51. Рукописная. Создана в 1825 году (оценочно). Размер карты 100×67 см.

Заголовок карта не имеет. Однако, исходя из того, что на ней нанесен известный маршрут плавания Ф. П. Литке в 1821 году, вполне возможно уточнить год ее изготовления. Несомненно, это 1821 год. Косвенно это подтверждается неопределенным очертанием западного устья Маточкина Шара. Известно, что Ф. П. Литке в 1821 году его так и не обнаружил.

Подробное описание этих карт достойно отдельной статьи. Здесь мы лишь отметим, что очертания пролива Маточкин Шар на них соответствуют в общем (да позволят картографы употребить это слово) очертаниям, которые мы видим на обнаруженной карте. Присутствуют ключевые топонимы, отмечено место зимовки Ф. Т. Розмыслова, пролив дополнен характерным «ответвлением» Белужей губы. Однако при детальном рассмотрении создается впечатление того, что и А. Лазареву и Ф. Литке при подготовке к плаванию были выданы карты, на которых часть Новой Земли с проливом Маточкин Шар изображена как будто списанная с другой, изготовленной значительно позднее 1770 года карты. Причем списанная поспешно, с локальными неточностями и в очертании берегов, и в топонимах.

Завершая столь пространное повествование, позволим еще раз подчеркнуть важность и перспективность продолжения работ по поиску различных первоисточников освоения как Новой Земли, так и Арктики в целом. Восстановление в нашей памяти имен первопроходцев прошлых лет, их трудов, лишений и достижений, помимо сугубо профессиональной, исторической цели, преследует и важную воспитательную цель — формирование в наших согражданах величайшей гордости за Россию, за предков, подаривших нам такую обширную и прекрасную страну.

Авторы выражают глубочайшую признательность за помощь в подготовке настоящей статьи авторитетнейшим сотрудникам библиотеки Российской академии наук и Российского государственного архива Военно-Морского Флота, настоящим энтузиастам истории России, замечательным и отзывчивым женщинам Ольге Алексеевне Красниковой и Ирине Вячеславовне Осадчей.

Литература

1. Архипелаг Новая Земля : Монография / под общей редакцией П. В. Боярского. — 2-е издание, переработанное и дополненное. — М. : Паулсен, 2020.
2. Атлас географических открытий в Сибири и в Северо-Западной Америке. XVII–XVIII вв. [Карты] / Акад. наук СССР ; Ин-т этнографии имени Н. Н. Миклухо-Маклая ; под ред. чл.-кор. АН СССР А. В. Ефимова. — М. : Наука, 1964. — 194 карт.; XV, 134 с.

3. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Т. 1 / под редакцией Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко. — М. : Морской транспорт, 1956. — 592 с.
4. Боярский П.В. История освоения арктического архипелага Новая Земля / под общей редакцией К.С. Зайкова. — Архангельск : САФУ, 2015. — 103 с.
5. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики : Очерки по истории исследования. — М. — Л. : изд. и тип. Изд-ва Главсевморпути, 1948 (Москва). — 416 с., 2 л. карт. : ил., карт.
6. Визе В.Ю. Старинные русские названия на Новой Земле // Летопись Севера. Т. 1. — М. — Л., 1949. — С. 107–122.
7. Заметки о России, сделанные Эриком Пальмквистом в 1674 году = Några Observationer Angående Ryssland = Some Observations Concerning Russia : [альбом] / Государственный архив Швеции, Институт славистики Стокгольмского университета, С.-Петерб. институт истории РАН ; подготовка, адаптация текста на современный шведский язык: Э. Лёфstrand, У. Биргегорд и Л. Нордквист ; перевод на русский язык Г. Коваленко. — М. : ЛомоносовЪ, 2012. — 340 с.
8. Карта «Новая Земля. Культурное и природное наследие». Масштаб 1:1000000 / ответ. редактор П. В. Боярский. — 2-е издание. Исправленное и дополненное. — М. : Институт Наследия, 2015.
9. Корякин В.С. Историческая эволюция карт Новой Земли // Новая Земля : [Сборник статей]. Т. 1. Кн. 1 / Рос. АН, Рос. НИИ культурного и природного наследия / Под ред. П. В. Боярского. — М., 1993. — С. 67–78.
10. Корякин В.С. История изучения природной системы Новой Земли (До середины XX века). — М. : Вече, 2015. — 320 с.
11. Крестинин В.В. Географическое известие о Новой Земле // Путешествия академика Ивана Лепехина в 1772 году. — СПб., 1805. — С. 123–193.
12. Литке Ф.П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершенное по повелению императора Александра I, на военном бриге Новая Земля в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах флота капитан-лейтенантом Федором Литке : С присовокуплением путешествий лейтенанта Демидова в Белое море и штурмана Иванова на реку Печору. Ч. 1. — СПб. : Морская тип., 1828. — 328 с., 26 л. ил., карт.
13. РГАВМФ. Ф. 913. Оп. 1. Д. 133.
14. Русская историческая библиотека, издаваемая Археографическою комиссиею. Т. 2. — СПб. : Печатня В. И. Головина, 1875. — 656 с.
15. Сидоров К.В. Новая Земля на картах XVII века // Летопись Севера. Т. 2. — М., 1957. — С.107–120.
16. Старков В.Ф. Очерки истории освоения Арктики : в 2 т. Т. III. Русский Север в картографии XVI–XVII веков. — М. : Проффессионал, 2012. — 119 с.
17. Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 год хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления / Составитель Б. В. Эвальд // Записки по гидрографии, издаваемые Главным гидрографическим управлением. — Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. — Приложение.
18. Чулков Н.О. Экспедиция на Новую Землю под начальством Ф. Т. Розмыслова (по архивному делу). — Архангельск, 1898.
19. Чуркин С.Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмыслова 1768–1769 годов // Журнал Института Наследия. — № 2. — М., 2021. — С. 62–76.

20. Чуркин С. Б. «Дабы время не происходило праздно». Результаты реконструкции карты экспедиции Ф. Т. Розмыслова 1768–1769 годов // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2 / под общей редакцией А. В. Окорокова. – М. : Институт Наследия, 2021. – С. 220–275.
21. Эвальд Б. В. Каталог атласов и карт, хранящихся в Депо морских карт и книг Главного гидрографического управления Морского министерства : [Ч. 1–2]. – Петроград : тип. Мор. м-ва, 1917. – 186 с.
22. М. В. Ломоносов и Географический департамент Академии наук (1758–1765). – URL: http://expositions.nlr.ru/ex_map/Lomonosov (дата обращения: 20.09.2022).
23. Эстонский исторический архив. – URL: https://ais.ra.ee/index.php?module=202&op=4&tyyp=2&otsing_id=&sess_id=ae6cd8d26b73fd2345925950aa264362&pealkiri=&naita_ridu=&sort=&active=1&viitekood=&leidandmed=EAA.1414.2.43&-tasand=&kokku=1&id=200000115947&f=1&v_id=&a_sort=&a_active= (дата обращения: 20.09.2022).

К ЮБИЛЕЮ ПЕТРА ВЕЛИКОГО. ПИСЬМА ИЗ XVIII СТОЛЕТИЯ

Данков М. Ю.

В крупнейшем архивохранилище страны — РГАДА — были обнаружены уникальные корреспонденции, связанные с таинственным российским мегапроектом 1702 года, получившим в народе название «Осударева дорога»¹.

Сухопутный маршрут армии и свиты царя Петра соединил Вардегорский мыс в Онежском заливе Белого моря и Повенецкий рядок на Онежском озере. **Войска, преодолев «мостовой» участок, далее по воде на десятках собранных и построенных судов транспортировались до Ладоги.** Вскоре лейб-гвардия захватила шведские цитадели Нотебург и Ниеншанц, а в мае 1703 года в дельте Невы царь основал имперский Санк-Петербург². Началась новая история державы.

На протяжении трех столетий своеобразию проекта придает ложный взгляд о волоке в карельской тайге фрегатов «Сошествие Святого Духа» («Св. Дух»)³ и «Скорый Гонец» («Курьер»)⁴, постройки верфи И. Избранта. До последнего времени в общественном сознании и в среде специалистов продолжают господствовать традиционные представления о мифическом перемещении кораблей⁵. Между тем многие устоявшиеся исторические взгляды нуждаются в коррекции и saniрующем эффекте.

Новейшие архивные и ландшафтные исследования перемещение морских судов по «Осударевой дороге» не подтверждают. Более того, российским и зарубежным историкам не известно ни одного подлинного источника о волоке фрегатов, об участии их в Нотебургской баталии и нахождении в составе российского флота на Балтике⁶. Доводы о транспортировке «посухо» кораблей звучат заманчиво, однако патристические легенды современными специалистами решительно подвергаются

¹ Данков М. Ю. Осударева дорога // Материалы по исторической географии Севера Европы. — Петрозаводск, 1996. — С. 56–68; Кротов П. А. Осударева дорога. 1702 г. // Русский Север и Западная Европа. — СПб., 1999. — С. 178–220.

² Сборник Русского исторического общества. Т. 11. — СПб., 1872. — С. 45.

³ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 74. 1702 г. Л. 2. См. также: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 211.

⁴ РГАВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 21. Л. 140. См. также: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 186.

⁵ Беснятых Ю. Н. Третье «пришествие» Петра I на Белое море // Архангельск в XVIII веке. — СПб., 1997. — С. 31–62; Брызгалов В. В. Какие корабли перетаскивали по «Осударевой дороге» // Защитники Отечества. — Архангельск, 2003. — С. 1–14; Дуров И. Г. Провиантское обеспечение экипажей малых фрегатов «Курьер» и «Святой Дух» в 1702 г. // Нидерланды и Северная Россия. 2003. — СПб., 2003. — С. 181–194; Криничная Н. А. Предание Русского Севера. — СПб., 1991. — С. 195, 203, 209; Кротов П. А. Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. — СПб., 1994. — Т. 1. — С. 87–90; Кротов П. А. Соломбальская верфь в начале XVIII столетия // Архангельск в XVIII веке. — СПб., 1997. — С. 77–78; Кротов П. А. Осударева дорога... С. 178–220; Ларионов А. Л. Малые фрегаты «Св. Дух» и «Курьер» (К истории Осударевой дороги 1702 г.) // Русский Север и Западная Европа. — СПб., 1999. — С. 221–228.

⁶ Данков М. Ю. Загадочный капитан Я. Валронт и Русский Север // Защитники Отечества. — Архангельск, 2003. — С. 20.

сомнению⁷. В данной работе приводятся дополнительные аргументы и рассуждения, позволяющие опровергнуть исторические стереотипы и штампы.

В научный оборот вводятся оригинальные документы строителей петровской трассы. Рапорты, «доношения» составляют незначительную и разрозненную часть богатейшего наследия РГАДА. В фондах «Приказные дела новых лет» и «Кабинет Петра I» о стратегическом проекте 1702 года недавно выявлено четыре послания бомбардира М. И. Щепотева Петру I⁸, и четыре его письма на имя главы Посольского приказа Ф. А. Головина⁹.

Кроме того, в собрании хранятся две корреспонденции гвардейца И. Муханова¹⁰ и два письма А. Головкина тому же Ф. Головину¹¹.

Реляции созданы в плотном временном отрезке от 6 до 30 июля 1702 года. Этот период, вне всякого сомнения, являлся самым «жарким» в возведении загадочной 260-километровой трассы на территории Карелии.

«Наказ подлинной» для «описи и проведывания дорожнего водяного и сухова путей»¹² от 8 июня 1702 года, а также более поздние «Статьи для ведома...»¹³ (здесь и далее курсив наш. — М. Д.) формулировались в Архангельске. Между тем заметим, к обустройству лесной дистанции, скорее всего, приступили после 20–25 июня. Вслед за созданием «памяти»¹⁴ урядникам, работному люду требовалось время для проезда в район стройки. «Трудники» прибывали с «нарядом» на подводах с лошадьми из Поморья, Заонежья и Подвинья, так как «...на телегах не ездят в тех местах»¹⁵. В то же время письма гвардейцев определенно указывают: «...савершилась она дарога сего июля в 14 день»¹⁶. Таким образом, фантастический путь был обустроен менее чем за 20 суток, что сегодня с трудом поддается логическому осмыслению.

⁷ Данков М. Ю. О загадочном рейде от Нюхчи к Шлиссельбургу в 1703 году // Двинская земля. Выпуск 4. Материалы четвертых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. — Вельск, 2005. — С. 106; Данков М. Ю. Андриан Шхонебек и «Осударева дорога» // Нидерланды и Северная Россия. — СПб., 2003. — С. 174–180; Потахин С. Б., Гриппа С. П. Результаты дендрохронологических исследований района трассы «Осударева дорога». — Петрозаводск, 2000; Сорокин П. Е. Отчет об археологических исследованиях 1994 г. по трассе «Осударевой дороги» // Рукописный архив ИИМК РАН. Ф. 35. Оп. 1. Д. 47; Сорокин П. Е. Отчет о проведении археологических исследований в районе мыса Вардыгора на Белом море в 1999 году // Рукописный архив ИИМК РАН. СПб. Ф. 35. Оп. 1. Д. 47. Л. 1–21.

⁸ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2 — 2 об., 4–5, 7 — 7 об.; Там же. Ф. 9. Отд. 1. Д. 44. Л. 394–395.

⁹ Там же. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 3 — 3 об., 6 — 6 об., 16–17, 22 — 22 об.

¹⁰ Там же. Л. 15 — 15 об.; Там же. Ф. 9. Отд. 2. Д. 53. Л. 336. (Возможно, эта корреспонденция адресована Петру I. — М. Д.)

¹¹ Там же. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 9 об., 18 об. — 19.

¹² Там же. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 1.

¹³ Там же. Л. 3–9. Здесь и далее по тексту, при цитировании документов XVIII столетия сохраняется графологическое прочтение подлинника.

¹⁴ Там же. Л. 1. (Так в тексте маркируется данный документ. — М. Д.)

¹⁵ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 4.

¹⁶ Там же. Л. 18 об. (Дата в рукописи дана в буквенном обозначении. — М. Д.)

Письма из олонечких «суземок» отправлялись в «город»¹⁷ (Архангельск. — М. Д.), где с весны 1702 года квартировал царь с лейб-гвардией и кремлевской свитой «с лишком быть четыре тысячи человек»¹⁸.

Письма начала Северной войны (1700–1721 г.) в полном формате анализируются впервые¹⁹. Между тем стоит согласиться со словосочетанием «архив Осударевой дороги», которое использует современный историк петровской эпохи П. А. Кротов, первый исследователь этой группы документов²⁰.

Однако в прямом смысле указанные «доношения» считать «архивом» правительственной акции, изменившей судьбу России и Северной Европы в начале XVIII столетия, следует с осторожностью.

Пока не обнаружены ответные корреспонденции из Архангельска в район возведения «Осударевой дороги»²¹. Неизвестна подлинная картография «похода»²² и армейский состав участников экспедиции. Вызывают любопытство имена фаворитов и европейцев, преодолевших трассу²³. Не определена «Роспись» перемещенных орудий из района Белого моря к Нотебургу²⁴.

Исследователям еще не доступны зарубежные, в частности шведские архивные материалы. Даже личная оценка государя этой экспедиции по малопонятным причинам отсутствует. Значительный массив документов, связанных со строительством и преодолением авантюрного пути на Запад, еще ожидает своих исследователей.

Впервые историки столкнулись с подлинными свидетельствами о строительстве парадоксального волока в середине XIX столетия. В Москве штабс-капитан М. П. Азанчевский обнаружил и в 1859 году опубликовал два раритетных письма бомбардира М. Щепотева государю из района «Осударевой дороги»²⁵.

Однако купюры в документах не позволяют назвать те «отписки» полноценными. Рапорты оказались в печати с ощутимыми лакунами, без указания даты и места

¹⁷ Там же. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 1.

¹⁸ *Новиков Н. И.* О высочайших пришествиях Великого государя, царя и великого князя Петра Алексеевича... из царствующего града Москвы на Двину к Архангельскому городу, троекратно бывших... — М., 1783. — С. 111.

¹⁹ *Кротов П. А.* Осударева дорога... С. 178–220; *Данков М. Ю.* Материалы к биографии: М. И. Щепотев — сержант бомбардирской роты Преображенского полка // *Защитники Отечества.* — Архангельск, 2005. — С. 19–20.

²⁰ *Кротов П. А.* Осударева дорога... С. 179.

²¹ Помимо писем Петру I и Ф. А. Головину, известно, что М. И. Щепотев из района «Осударевой дороги» отправлял корреспонденции постельничему царя Головкину Г. И. (1660–1734): «...о запасах я писал Гаврилу Ивановичу...». (*Азанчевский М. П.* История Преображенского полка. Приложения. — М., 1859. — С. 38–39.)

²² *Данков М. Ю.* О картографических представлениях района «Осударевой дороги» // *Защитники Отечества.* — Архангельск, 2002. — С. 95–107.

²³ *Данков М. Ю.* Иноземцы и «Осударева дорога» // *Немцы и Русский Север: Сб. статей.* — М., 2000. — С. 32–43.

²⁴ *Данков М. Ю.* В поисках Осударевой дороги // *ЭКОхроника.* — СПб. — № 2 (52). — 2002. — С. 7.

²⁵ *Азанчевский М. П.* История Преображенского полка... С. 38–39.

их отправления. К сожалению, исследователям петровской эпохи и современное местонахождение депеш неизвестно, что также ограничивает ресурс источника²⁶.

Новые архивные сообщения значительно расширяют представления о малоизвестном проекте 1702 года²⁷. Историков волнуют не только факты о маркшейдерских усилиях на сухопутном маршруте. С вводом свежих источников в научный оборот мы надеемся без предубеждения взглянуть на коренные события русской истории начала XVIII столетия и по достоинству оценить «взлом Балтийского вала» на землях, ранее отторгнутых Швецией²⁸.

Реляции принадлежат доверенным лицам государя, подготовившим проход «...служилым людем безо всякие остановки» к Нотебургу²⁹. Среди корреспондентов сержант бомбардирской роты Преображенского лейб-гвардейского полка Щепотев Михаил Иванович³⁰. «Бонбандир» — brutальная личность даже для петровского времени, выдвигавшего безупречных исполнителей государевой воли. Количество, стилистика и деловая лаконичность карельских депеш М. Щепотева выдвигает исследуемые документы в особый ряд.

В «сотоварищах»³¹ героического урядника — армейский писарь Муханов Ипат Калинович, «в 3-м десятке волонтеров» изучавший военные науки в Голландии³², и «поручик» Преображенского полка Автоном Головкин. Пока не обнаружены донесения амбиционного гвардейца Семёновского полка Михаила Волкова, «афицера присланного для споможения чищени[и]я дороги»³³, «старого» подъячего³⁴ и строителя «Новодвинской» цитадели³⁵, которому после похода присвоен чин «тайного секретаря»³⁶.

²⁶ Азанчеевский М. П. История Преображенского полка... С. 38–39. (Глав. Госуд. Арх. Дел. Каб. Имп. П. В. Отд. 2. Кн. 6. Л. 206, 212.)

²⁷ Полный перевод документов для публикации выполнен Е. Н. Кутьковой (Петрозаводск), за что автор ей приносит благодарность.

²⁸ Данков М. Ю. Осударева дорога в контексте геополитики нового времени // Приневье до Петербурга. — СПб., 2006. — С. 85–93; Данков М. Ю. Архангельская инициатива 1702 года (О стратегической акции русской армии в Карелии) // Защитники Отечества. — Архангельск, 2006. — С. 3–9.

²⁹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 1. Вместо зачеркнутого слова «препоны» в рукописи вставлено слово «остановки».

³⁰ Данков М. Ю. Сержант бомбардирской роты Преображенского полка // Чело. — № 2. — Великий Новгород, 2005. — С. 42–49; Данков М. Ю. «Неистовый» гвардеец царя Петра // Петровское время в лицах — 2004. — СПб., 2004. — С. 122–130; Данков М. Ю. Материалы к биографии: М. И. Щепотев... С. 15–31.

³¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 1.

³² Веселаго Ф. Ф. Общий морской список. Ч. 1. От основания флота до кончины Петра Великого. — СПб., 1885. — С. 263.

³³ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 6.

³⁴ Бакланова Н. А. Великое посольство за границей в 1697–1698 гг. // Пётр Великий : Сб. статей под редакцией А. И. Андреева. — М. — Л., 1947. — С. 6.

³⁵ Титов А. Летопись Двинская. — М., 1889. — С. 400.

³⁶ Анисимов Е. В. Государственные преобразования и самодержавие Петра Великого в первой четверти XVIII века. — СПб., 1997. — С. 87.

Ведомости с «Осударевой дороги» адресованы царю и руководителю Посольского приказа генерал-адмиралу Ф. А. Головину³⁷. Первый кавалер ордена Св. Андрея Первозванного на подворье архиепископа Афанасия подписал «своею рукою»³⁸ тот самый наказ о проведывании «ближайшего... пути ...к Олонцу и к Нову городу»³⁹. Проще говоря, сформулировал техническое задание царя на обустройство «Осударевой дороги»⁴⁰. Вскоре боярин с Петром и царевичем Алексеем, а также с А. Д. Меншиковым, А. И. Головкиным, П. П. Шафировым, К. А. Нарышкиным, В. В. Долго-руким и другими, преодолел таежный маршрут⁴¹.

Донесения строителей «Осударевой дороги» созданы скорописью, свойственной для орфографии конца XVII — начала XVIII вв. В «рописях» использовались традиционные для России «железистые» чернила с коричневым оттенком в «немецких пропорциях». В раствор из сажи добавлялся отвар коры и чернильных орешков⁴². Реляции создавались гусиным пером, более надежным в условиях марша, нежели дорогие «лебяжьи перья»⁴³.

Царские любимцы для «отписок» использовали обычную «тряпичную бумагу» без водяных знаков и филиграней⁴⁴. Хотя при дворе уже существовала гербовая бумага «кремлевского производства». Она появилась стараниями голландского гравера А. Шхонебека, как ни странно, участника загадочного похода от Белого моря⁴⁵.

Стоит заметить, письма порученцев, кроме корабельной лексики, не содержат заимствований из иностранных языков. Так, в депеше адмиралу от 15 июля М. Щепотев один раз использует голландские термины «*влак*» (флаг. — *М. Д.*), «*гюйс*», «*вынпел*» (вымпел. — *М. Д.*), и пока неясное слово «*флюголси*»⁴⁶. Также в корреспонденциях вместо традиционного поморского слова «кормщик» употребляется термин «*лоцмон/лоцман*»⁴⁷.

Напомним, трасса к Балтике пролегла вне населенных пунктов. Истинная картография похода не сохранилась, точнее, исследователями не обнаружена⁴⁸. И все-таки «Наказ» обязывал подготовить: «...отписные книги и чертежи с подлин-

³⁷ Архив генерал-фельдцейхмейстера Якова Вилимовича Брюса. Т. 1 (1704–1705 гг.). — СПб., 2004. — С. 133.

³⁸ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 6.

³⁹ Там же. Л. 1–9.

⁴⁰ Данков М. Ю. Материалы к биографии: М. И. Щепотев... С. 19.

⁴¹ Новиков Н. И. О высочайших пришествиях Великого государя... С. 105–111.

⁴² Лукьянов П. Н. История химических промыслов и химической промышленности в России до конца XIX в. — М. — Л., 1948. — Т. 1. — С. 61; Шавинский В. А. Очерки истории техники живописи и технологии красок в Древней Руси. — М. — Л., 1935. — С. 35.

⁴³ Черепнин Л. В. Русская палеография. — М., 1956. — С. 353.

⁴⁴ Клепиков С. А. Филиграния и штемпели на бумаге русского и иностранного производства XVII–XX вв. — М., 1959. — С. 26.

⁴⁵ Данков М. Ю. Андриан Шхонебек и «Осударева дорога»... С. 85.

⁴⁶ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 16.

⁴⁷ Там же. Л. 5; 6.

⁴⁸ Данков М. Ю. О картографических представлениях... С. 95–107.

ною ведомостью»⁴⁹. И далее «безо всякого молчания прежде своего приезде», то есть срочно требовал от бомбардиров «...з дороги... прислать... к великому государю» эти чертежи⁵⁰. Следовательно, вариант картографического документа, очевидно, существовал. Однако точный азимут трассы до последнего времени является спорным и непонятным.

Картина пути хоть частично может разъясниться за счет упоминаемых в письмах «тутошних»⁵¹ топонимов и ориентиров. В «теле» документов находим: «до Ветренной горы 30 верст»⁵², «пристань... до дороги 7 верст»⁵³, «Нюхоцкая пристань»⁵⁴, «Онежская пристань»⁵⁵, «на Возне Салме и на Выгу»⁵⁶, «села Нюкши»⁵⁷.

Локальные точки «отпуска» реляций фиксировались адресно с указанием реального географического топонима: «С Повенца»⁵⁸, «Из Нюхоцкой волости»⁵⁹, «от Коросозера»⁶⁰. Хотя чаще приблизительно, например: «от Нюкши к Повенцу в 30 верстах»⁶¹, «из-за Ветр[ен]ных гор»⁶². Тем самым подтверждается тезис об отсутствии у строителей вменяемых представлений о характере местности. Урядники оказались лишенными элементарных топо-, гео- и этнографических сведений о дистанции. Очевидно, царским посланцам приходилось знакомиться с неведомой территорией по ходу дела.

Отметим реплику М. Щепотева адмиралу Ф. Головину от 15 июля 1702 года. Сержант, тактично обходя детали «великого» предприятия, косвенно признает относительную приспособленность трассы: «...от Нюхоцкой пристани до Повенца перевозов не будет»⁶³. А ведь в письме бомбардир рапортует о полной готовности пути к походу: «дорогу всю отдала июля в 14 день»⁶⁴.

Между тем признаем, фраза «перевозов не будет» в контексте сообщения может означать отсутствие водных преград, требующих использования транспортных средств. Унтер-офицер не случайно подчеркивает: «...а на Возне Салми (пролив

⁴⁹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 1–9.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38.

⁵² Там же.

⁵³ Там же.

⁵⁴ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 6.

⁵⁵ Там же. Л. 15.

⁵⁶ Там же. Л. 17; См. также: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 191. Автор ошибочно указывает написание «А на Возмосалме». В подлиннике: «Возне Салме».

⁵⁷ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 18 об.; См. также: Кротов П. А. Осударева дорога 1702 г... С. 200. Автор ошибочно указывает несуществующий топоним «Талнюши-село». В подлиннике: «и ат [от. — М. Д.] Нюкши села».

⁵⁸ Там же. Л. 15 об.

⁵⁹ Там же. Л. 5.

⁶⁰ Там же. Л. 3 об.

⁶¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 7 об.

⁶² Там же. Л. 9 об.

⁶³ Там же. Л. 16 об.

⁶⁴ Там же. Л. 16.

между оз. Боброво и Выгозеро. — М.Д.) и на Выгу мосты доделаны и наведены»⁶⁵. Имеется в виду наведение понтонных конструкций через озерные и речные участки. Заметим, инженерная операция, очевидно, оказалась первой в истории России, исключая Кожуховский эксперимент 1694 года⁶⁶ по «деланию»⁶⁷ плавающих мостов без опор⁶⁸.

Скорее всего, в походной суме М. Щепотева находился рукописный трактат Афанасия Холмогорского и Важского «Описание трех путей из державы царского Величества, из поморских стран во Швецкую землю и до столицы их», полученный в Архангельске из рук царя⁶⁹. Считается, труд архиепископа, отредактированный в 1702 году, послужил основой для инженерных работ в глухой местности⁷⁰.

Маршрут, предложенный М. Щепотевым, более чем наполовину совместился с одним из вариантов пути Афанасия, а участок от Коросозера до Повенца сержант продублировал стопроцентно⁷¹.

Из «доношений» куратора стройки можно сделать заключение о стремительности перемещения Щепотева по маршруту «Осударевой дороги»⁷². Креативный гвардеец динамично маневрирует по дистанции, совершая порой прогоны по шестьдесят верст: 6 июля — Коросозеро, на следующий день — Нюхоцкая волость, 10 июля — «30 верст от Нюхчи», 15 июля — Нюхоцкая пристань, а 26 июля — вновь Повенец⁷³. Речь идет о 260 километрах пересеченной местности, имеющей два скалистых хребта (Ветренный пояс и Масельский кряж) и сплошные болота, где кроме звериных троп не существовало иных дорог⁷⁴. Каким образом мобильному унтер-

⁶⁵ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 16 об.

⁶⁶ Пушкарев И. История Императорской Российской гвардии. Ч. 1. — СПб., 1844. — С. 65.

⁶⁷ Архив генерал-фельдцейхмейстера... С. 32.

⁶⁸ Азанчеевский М. П. История Преображенского полка... С. 10–11.

⁶⁹ Описание трех путей в Швецию, составленное в 1701-м году. Подготовлено к печати П. Г. Бутковым // Журнал Министерства внутренних дел. Ч. 29. — СПб., 1838. — С. 260–295.

⁷⁰ Верюжский В. М. Афанасий, архиепископ Холмогорский, его жизнь и труды в связи с историей Холмогорской епархии за первые 20 лет ее существования и вообще русской церкви в конце XVII в. — СПб., 1908. — С. 630; Дмитриев Л. А. Новый список «Описания трех путей» Афанасия Холмогорского // Археографический ежегодник за 1958 г. — М., 1960; Шаскольский И. П. «Описание трех путей» Афанасия Холмогорского // Труды Отдела древнерусской литературы. Т. 14. — М. — Л., 1958; Панич Т. В. «Описание трех путей из России в Швецию» Афанасия Холмогорского (К истории текста памятника) // Публицистика и исторические сочинения периода феодализма. — Новосибирск, 1989. — С. 103; Кротов П. А. Осударева дорога 1702 г... С. 184–186; Овсянников О. В. Средневековые города архангельского севера. — Архангельск, 1992. — С. 15; Данков М. Ю. Архиепископ Афанасий — автор проекта «Осударевой дороги» // Европейский Север России: прошлое, настоящее, будущее. — Архангельск, 1999. — С. 242–247.

⁷¹ Данков М. Ю. Архиепископ Афанасий — автор проекта «Осударевой дороги»... С. 246; Фруменкова Т. Г. Афанасий Холмогорский и иноземцы // Русский Север и Западная Европа. — СПб., 1999. — С. 164.

⁷² Кротов П. А. Осударева дорога... С. 192.

⁷³ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2 — 2 об.; Л. 4–5; Л. 6 — 6 об., 7 — 7 об., 22 — 22 об.

⁷⁴ Данков М. Ю. «Неистовый» гвардеец царя Петра... С. 124.

офицеру удавалось челночное перемещение и вдохновенное исполнение поручений государя, остается очередной мистической загадкой «Осударевой дороги».

Отсутствие населенных пунктов в коридоре трассы усложняло работы на маршруте и ограничивало продовольственный ресурс предстоящей экспедиции. Дефицит провиантской базы грозил отразиться на динамике похода и, следовательно, на боеготовности армии: «А на хлебные запасы нынешнею новою дорогою надеется не можно... от города по Онегу-озеро самое бесхлебное место»⁷⁵. Реплика «от Коросозера» в письме Щепотева от 7 июля 1702 года своему патрону свидетельствует о катастрофической ситуации в снабжении продовольствием. Предусмотрительный сержант через сутки «Из Нюхоцкой волости» подтверждает царю: «А в хлебных запасах дорогою скудость... извольте наперед прислать или с сабою (так в тексте. — М. Д.) запасов привести»⁷⁶. Тогда же он дублирует просьбу Ф. Головину: «А буде какие припасы милости вашей посылать, и вы извол[ь]те присылать наперед»⁷⁷.

Михаил Щепотев настойчиво обращает внимание боярина: «А хлебных запасов от Нюхоцкой волости до Повенца» и далее по маршруту «от... Повенца до Свири — реки купить негде»⁷⁸. Предугадывая тяготы с обеспечением мяса, бомбардир сообщает: «А животины — быков и баранов — у меня отписано продажной скотин[ы] з 200»⁷⁹. Тут же он переадресовывает вопрос государю, стоит ли мясо дополнительно покупать «или велеть проезжим продавать»⁸⁰. Признаем, упорный бомбардир блестяще «разруливал» административные маркшейдерские, строительные и даже разведывательные заботы.

Царский путь создавался в условиях «глубокой конспирации». Петра заботила скрытость «начинания» и страх вражеского доноса⁸¹. В «Наказе» требовалось изыскать трассу «...способной и близкой и от неприятел[ь]ских свейских людей безопасной»⁸². Жителям «во всех тамошних местех... под смертною казнию»⁸³ запрещалось даже обсуждать строительство дороги. Документ предписывал, чтобы «от неприятельских людей» и сами урядники «жили б везде во осторожности»⁸⁴.

Если кто «...не исполнит... быть в смертной казни безо всякие пощады». И далее «животы» ослушавшихся гвардейцев и крестьян «взяты будут на великого государя бесповоротно»⁸⁵.

⁷⁵ РГАДА. Ф.158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2 — 2 об.

⁷⁶ Там же. Л. 4 об.

⁷⁷ Там же. Л. 3. (Документ датирован «Июля в 6 день», в реальности корреспонденция отправлена 7 июля.) См. также: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 200.

⁷⁸ Там же. Л. 16.

⁷⁹ Там же. Л. 16 об.

⁸⁰ Там же.

⁸¹ Данков М. Ю. Осударева дорога... С. 59.

⁸² РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702. Л. 1. Фраза «...и от неприятел[ь]ских свейских людей безопасной» в рукописи зачеркнута.

⁸³ Там же... Л. 1–9.

⁸⁴ Там же.

⁸⁵ Там же.

10 июля 1702 года «*нижайши[й] раб*» М. Щепотев докладывал государю конфиденциальную информацию. Оказывается, в разгар строительства один из подчиненных гвардейцев его роты сообщил «...о ведомости неприятел[ь]ских людей»⁸⁶. Потребовались дополнительные усилия, чтобы выяснить «...скол[ь]ко их неприятел[ь]ских людей было»⁸⁷. С этой целью «сей час» бомбардир «...поехал... чтобы ведомость взя[ть] подлинную у того понаморя, и распрося ево»⁸⁸, тотчас «распросные речи» выслать в Архангельск.

Меры предосторожности, безусловно, оправдывались военным временем. Боевые отряды шведов с 1700 года вольготно чувствовали себя на обширной территории Приневья, Южного Приладожья и Карелии⁸⁹.

Порученцы достойно осуществили идею царя и обеспечили «*во скрытости*» армейский поход в «ижорский» тыл генерала Г. В. фон Шлиппенбаха, возглавлявшего гарнизон в Нотебурге⁹⁰. Однако из текста многих «доношений» складывается парадоксальное впечатление. Оказывается, любимец царя не ведал истинного конечного пункта экспедиции. Еще 8 июля Щепотев считал, войска планируется «тайно» передислоцировать «...от Повенца к Новугороду»⁹¹. В тот момент у Ильмена «стоял» генерал А. И. Репнин, готовый совершить войсковой совместный переход к Нарве⁹². Автоном Головкин также намеривался «*побрести*»⁹³ сухим путем «с Повенца» не к Нотебургу, а «к Олонцу»⁹⁴. Он обязывался изучить путь в «*пятьсот верст... от волости Повенца да Великаго Новаграда*»⁹⁵. Естественно, что и третий устроитель царского пути Ипат Муханов, судя по корреспонденции от 14 июля, «*почту... поставил... до Олонца, до Ладоги, до Великаго Новагорода*»⁹⁶.

И все-таки корреспонденции «обыкновенных» гвардейцев из Карелии демонстрируют влияние на мировоззрение молодого Петра. Особенно это касается текста реляций бесшабашного и напористого М. Щепотева. Пётр полагался на опыт фактурного сподвижника и всецело доверял сержанту. Прежде всего, деловая переписка подчеркивает доверительный тон и подтверждает их близость в повседневном общении. Сержант часто позволял неформальные обращения к монарху. Скажем, 6 июля 1702 года он отписывает: «*Изволил ты писать, чтоб дорогу и подводы изго-*

⁸⁶ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 7 — 7 об.

⁸⁷ Там же.

⁸⁸ Там же.

⁸⁹ ГААО. Ф. 1025. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.

⁹⁰ Тельпуховский Б. С. Северная война. — М., 1946. — С. 47.

⁹¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 7 — 7 об.

⁹² Журнал или Поденная записка, блаженныя и вечнодостойныя памяти государя императора Петра Великаго с 1698 года, даже до заключения Нейштатскаго мира : Напечатан с обретающихся в Кабинетной архиве списков, правленных собственною рукою его императорскаго величества. — Санктпетербург : При Имп. Акад. наук, 1770—1772. — Ч. 1. — 1770. — С. 54.

⁹³ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 19.

⁹⁴ Там же.

⁹⁵ Там же. Л. 18 об.

⁹⁶ Там же. Л. 15.

товить июля к 15 числу...»⁹⁷, или 8 июля: «Также изволь отписать...»⁹⁸, и «ко мне изволь роспись прислать»⁹⁹. Думается, немногие известные персонажи эпохи позволяли в правительственных бумагах указывать царю «ты»¹⁰⁰.

Тем паче, в письме 6 июля «Милостивому ...государю Феодору Алексеевичу» (Ф. А. Головину. — М. Д.) сержант, как и подобает этическим и субординационным нормам, обращается к адмиралу «вы извол[ь]те»¹⁰¹. Чувствуя особую исключительность, Михаил Щепотев допускал небрежность даже в написании имени государя. В донесении от 8 июля «блистательный бомбардир» обращается: «...Петр Алексе[вич. — М. Д.]»¹⁰². Конец отчества в рукописи необъяснимо оборван.

В лексике сильного и спесивого гвардейца и в отношении к Головину порой мелькают жесткие интонации, граничащие с сарказмом: «...извол[ь] ко мне отписать»¹⁰³, «известно тебе буди»¹⁰⁴, «...извол[ь] приказать отпустить...»¹⁰⁵. Щепотев часто забывает степень «милостивый» и обращается к руководителю Посольского приказа: «Извол[ь] государь, прислать...»¹⁰⁶. Извиняясь, что депеша от 6 июля: «... до сей почты напредеж (наперед? — М. Д.)... отпущена в сед[ь]мом числе», усердный бомбардир «воистину в недосугах и на пустом месте и дни забыв» в приказном тоне доносит адмиралу «и о том извол[ь] возвестить капитану»¹⁰⁷.

Писарь Ипат Муханов, в 1705 году попавший в шведский плен, а в 1712 шафер государя¹⁰⁸, с «Осударевой дороги» к Петру обращался в игривой форме: «...раб Муха»¹⁰⁹. Доверительное имя, производное от фамилии в виде «компанейского» прозвища, вероятно, сам государь еще в Москве присвоил Муханову¹¹⁰. Заметим, к боярину Ф. Головину гвардеец обращался менее эпатажно: «Нижайший слуга вашей милости Ипат Муханов»¹¹¹. С таким же пиететом 15 июля другой строитель дороги подписывает адмиралу рапорт: «Слуга милости твоей Афонасей Галовкин», добавляя «челом бью с Повенца...»¹¹².

Эпистолярные материалы из Карелии позволяют выявить характер и личные качества гвардейцев. Отписки на «самый верх» поражают широтой обыден-

⁹⁷ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2.

⁹⁸ Там же. Л. 4.

⁹⁹ Там же.

¹⁰⁰ Данков М. Ю. «Неистовый» гвардеец царя Петра... С. 124.

¹⁰¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 3 — 3 об.

¹⁰² Там же. Л. 4.

¹⁰³ Там же. Л. 3 об.

¹⁰⁴ Там же. Л. 16.

¹⁰⁵ Там же. Л. 6.

¹⁰⁶ Там же. Л. 16.

¹⁰⁷ Там же. Л. 6 об.

¹⁰⁸ Веселаго Ф. Ф. Общий морской список... С. 263.

¹⁰⁹ РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 53. Л. 336 об.

¹¹⁰ Кротов П. А. Осударева дорога... С. 183.

¹¹¹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 15 об.

¹¹² Там же. Л. 19.

ных сюжетов и щепетильностью. Исполнители будто соревнуются в услужливости и скорости редактирования сведений о строительстве тайной таежной дороги. Информационная дробность свидетельствует о значении проекта. Многократное дублирование информации позволяло элите смотреть на факты глазами разных свидетелей. Происходило отсеивание малозначащих фактов, тем самым достигался эффект достоверности.

Царских порученцев в письмах отличает харизма, чувство юмора, абсолютная находчивость и преданность молодому монарху. Петру тогда едва исполнилось 30 лет. Исключая боевые рейды в Азов и трагический провал компании под Нарвой, государь еще не участвовал в значительных армейских операциях.

С первых дней строительства пути бомбардиры организуют регулярную почтовую «гоньбу». В письме М. Щепотева от 7 июля 1702 года Ф. Головину сообщается: «А от города Архангел[ь]ского и до Онеги-озера почтари верст по тридцати и меньше поставлены», и далее «а во всех местах по четыре лошади»¹¹³. Чуть позже, 14 июля, Ипат Муханов доносит боярину о более значительных «прогонах» на бездорожье: «...почта от города Архангел[ь]ского до Алонца, до Ладоги, до Великого Новагорода поставлена»¹¹⁴. Через сутки гвардеец А. Головкин подтверждал адмиралу: «...с Повенца, государь Федор Алексеевич, поставлена почта к Олонцу сухим путем», а далее уточнял: «в ыных местах ходит почта и воденым путем»¹¹⁵.

По аналогу обустройства почтовой связи¹¹⁶ под Архангельском в 1694 году, в Карелии также «ставился» необходимый фельдъегерский информационный канал. Строители «стратегического объекта» могли, ежедневно используя специально подготовленных «почтарей» с лошадьми, держать контакт с царем и членами правительства.

Между тем ведомости М. Щепотева, И. Муханова и А. Головкина указывают, «Осударева дорога» возводилась лишь для перемещения на повозках армии, генералитета и синклита. Сержанты в отписках ни словом не оговариваются о возводимой трассе как о пути для транспортировки крупных кораблей.

Занимательно, в реляциях, опубликованных М. Азанчевским, мифологический сюжет волока морских судов также не поднимался. Напротив, любимец царя, выложивший маршрут в феноменальные сроки, резонно спрашивал: «...если дорога не вскоре надобна можно сделать лучше Новгородской, а если для поспешания телеги в две»¹¹⁷.

Напомним, и в тексте «Наказа» отсутствуют какие-либо наставления о волоке кораблей. Признаемся, в случае строительства пути для перетаскивания фрегатов потребовались бы иные энергетические, производственные, да и временные траты. К тому же инженерная конструкция «мостовой настилки» имела бы принципиаль-

¹¹³ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 3.

¹¹⁴ Там же. Л. 15.

¹¹⁵ Там же. Л. 19.

¹¹⁶ Фруменкова Т. Г. Афанасий Холмогорский и иноземцы... С. 156.

¹¹⁷ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38.

ные отличия от полотна, возводимого в обычной традиции¹¹⁸. В стартовом, без даты, письме царю М. Щепотев докладывал: «...ныне я делаю мосты телеги в три и больше, а дорогу чистят сажень по 5 и по 6-ти...»¹¹⁹. Исходя из текста документа, трасса, безусловно, готовилась для перемещения армейских грузов на телегах. Это не мешает к другим сведениям рапорта отнестись критически. Трудно экстраполировать значения ширины полотна (10,65–12,78 м. — М. Д.) на весь 174-верстный путь. Упомянутый участок составляет лишь начальный фрагмент пути в 20 верст «от Нюхоцкой волости до Ветренной горы (в Голец. — М. Д.)». Здесь дорога была «вычищена и намощена», потому что «место было самое худое»¹²⁰.

Современные археологические работы по проекту «Осударева дорога» выявили два вида обустройства пути: на заболоченных участках и суходоле. В низинных зонах, на пожнях, у реки Нюхчи исследователи обнаружили **деревянные секции так называемого «карельского типа»**. Конструкции находились под слоем 15 см гумусированного мха. «Продольные бревна имели длину 8,45–8,55 м, толщина их составляла 16–25 см», а ширина секции с трудом достигала 0,70 м¹²¹. Под бревнами, уложенными встык, обнаружены поперечные слепы с вырезом в центральной части и массивными клиньями сбоку для механического скрепа¹²².

В районе Вардегорского мыса на Белом море, а также у Коросозера в срединной Карелии, **зафиксирован иной тип деревянной вымостки, условно названный «древнерусским»**. Лежневая конструкция укладывалась из молодых хвойных деревьев диаметром 10–20 см, шириной 5,25 м, ориентированных поперек трассы в меридиональном направлении. Гать перекрывалась моховой подушкой от 10 до 25 см. Сверху находились продольные лаги, скреплявшие сплошное мощение. По периметру в качестве бордюра вбивались деревянные колья¹²³. М. Щепотев объективно оценил ландшафт: «...место мягкое пловое, а камня никакого в близости нет»¹²⁴.

Кроме низин, специалисты зафиксировали фрагменты дороги на нижних горизонтах песчаных высоток. Склоны сельг подрезались, грунт перемещался вниз. При этом образовавшееся 6-метровое полотно трассы на уступах укреплялось каменным панцирем¹²⁵.

¹¹⁸ Данков М. Ю. Сержант бомбардирской роты... С. 44.

¹¹⁹ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38. В начале XVIII столетия 1 сажень равнялась 2,13 м. См.: Куратов А. А. Метрология России и Русского Севера. — Архангельск, 1991. — С. 12.

¹²⁰ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38.

¹²¹ Сорокин П. Е. Отчет об археологических исследованиях 1994 г. ... Л. 1–7; Данков М. Ю. Загадки «Осударевой дороги» // Север. — Петрозаводск. — № 7. — 1996. — С. 111.

¹²² Сорокин П. Е. Отчет об археологических исследованиях 1994 г... Л. 1–7.

¹²³ Сорокин П. Е. Отчет о проведении археологических исследований в районе мыса Вардыгора... Л. 1–21; Данков М. Ю. О транспортных путях к Белому морю по землям Карелии в XV–XVIII вв. // Двинская земля : Материалы вторых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. — Котлас, 2003. — С. 26.

¹²⁴ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38.

¹²⁵ Сорокин П. Е. Отчет об археологических исследованиях 1994 г. ... Л. 3–4.

Исследования подтверждают, обнаруженные фрагменты «Осударевой дороги» объективно не могут выдерживать динамическую нагрузку при волоке многотонных фрегатов.

Приведем фразу М. Щепотева от 8 июля 1702 года государю: «...буде изволишь ехать по новой дороге, ... ты изволь отписать, подводы... готовить на скол[ь]ких верстах и по скол[ь]ку подвод и хто с милостью твоею поедет», и далее: «...кому скол[ь]ко подвод давать, ко мне изволь роспись прислать»¹²⁶. Если опустить тон автора, останется, «Осударева дорога» возводилась для марша тысячи людей. Войсковые «баталиеры»¹²⁷ (батальоны. — М. Д.) предполагалось перемещать на телегах и подводах. Трасса не предназначалась для малопонятного, с точки зрения здравого смысла, волока морских кораблей из одного конца державы в другой¹²⁸.

Истолковывая «доношения», согласимся, маршрут на пересеченной местности сооружался для проезда колесного транспорта. Могли использоваться и крестьянские волокуши на полозьях с гужевой тягой, однако ведущим средством передвижения армии и обоза в августе 1702 года волокуши не стали. В этом смысле использовать термин «волок» применительно к царской трассе в Карелии можно лишь с оглядкой.

Путь, как и в обжитых районах центральной России, отстраивался для проезда армейского обоза на подводах и телегах.

Ведомости сержантов существенно корректируют представления о техническом обеспечении марша фузилерных рот к истоку Невы.

Еще 7 июля Щепотев докладывал государю: «И лошади, и дорога», будут готовы к 15 числу, «тол[ь]ко ес[ть] нужда в телегах, потому что от города и до Онеги нигде телех нет»¹²⁹. Тут же он добавлял: «а хотя где и ес[ть] и то самое малое число»¹³⁰. Пассионарный бомбардир подчеркивал: «А как я приехал от города... у меня и по се число телеги готовят»¹³¹.

Через сутки предприимчивый бомбардир дублировал информацию царю: «... для подвод я в иные волости поехал» и добавлял, что «...в подводах скудости чаем не будет, только скудость в телегах самая». Почему сержант делает терминологическое различие в понятиях «телеха» и «подвода», пока также остается непонятным. В этой же ведомости Щепотев решительно подытожил: «нигде на телегах не ездят в тех местах»¹³². Как доверенный сотрудник Петра, он прилагал значительные усилия по сбору в район строительства «Осударевой дороги» телег и подвод. Находчивый сержант однажды поделился изобретением: «...как я приехал... телеги делают по волостям», подчеркивая, что готовый транспорт «...велено... привозить к 15 числу»¹³³.

¹²⁶ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 4 об. В оригинале вместо слова «буде» употреблено «будет».

¹²⁷ Там же. Л. 15.

¹²⁸ Данков М. Ю. «Осударева дорога» в контексте геополитики... С. 89.

¹²⁹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 2.

¹³⁰ Там же.

¹³¹ Там же.

¹³² Там же. Л. 4.

¹³³ Там же.

Стремясь не докучать государю, М. Щепотев решительно напоминает адмиралу: «...нужда самая в телегах» и продолжает: «**для того от города и до Онега-озера телег нигде нет, а которые и есть и то одноколесные и тех малое число**»¹³⁴.

В письме 10 июля обласканный властью гвардеец в «полден[ь] в третьем часу в первой четверти» сообщил Петру: «...дорога вскоре будет готова, а подвод почел (? — М. Д.) я збирать»¹³⁵.

Однако настырный урядник осознавал возможные последствия нехватки «телех» для предстоящей стратегической операции. В депеше боярину Головину от 7 июля он делится: «А как я приехал... по се время делают телеги»¹³⁶. Через день амбициозный Щепотев вновь озадачивает государя: «...извольте отписать, на роту по скол[ь]ку подвод давать и все ль (имеется ввиду списочный состав батальонов и свиты. — М. Д.) изволите вместе быть?»¹³⁷ Вне сомнения, опытный и распорядительный бомбардир был крайне озабочен подготовкой сверхважного похода к Балтике.

В который раз «июля в 8 день... услужник милости»¹³⁸ поднимает перед Ф. Головиным важнейшую, как ему представляется, проблему: «...самая нужда в телегах»¹³⁹. Михаил Щепотев требует от адмирала помощи: «...с какими посланными возможно прислать телег, и вы извол[ь]те присылать».¹⁴⁰ Одновременно легкий на выдумки «уандер офицер»¹⁴¹ рекомендует оригинальный вариант «многоразового снабжения» транспортом: «...чтоб те телеги назад вернулись до других приезжих»¹⁴².

Любопытно, в начале строительства гвардеец позволил личный вопрос Ф. Головину: «...как дорогу изготовим и подводы, мне быть ли к городу или нет?»¹⁴³ Истолковать пассаж можно и так: сбор подвод и телег представлял такую же важность, как возведение трассы.

Стоит упомянуть и о неразберихе в количестве транспортных средств, готовых для армейского марша по «Осударевой дороге». Челобитная сержанта от 15 июля, отправленная кавалеру ордена Св. Андрея Первозванного Ф. Головину, определяет: «...да телег у меня сделано з (? — М. Д.) 200»¹⁴⁴. Однако в депеше государю через две недели напористый Щепотев утверждает о 10-кратном их увеличении: «...а подвод собрано у меня августа по 2-е число более 2 т, а еще будет прибавка»¹⁴⁵.

В этом же письме энергичный сержант «известует» Петра: «...о запасах я писал Гаврилу Ивановичу (Головкин Гавриил Иванович. — М. Д.), что дано подвод под запас

¹³⁴ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 3 — 3 об.

¹³⁵ Там же. Л. 7.

¹³⁶ Там же. Л. 3 об.

¹³⁷ Там же.

¹³⁸ Там же. Л. 6 об.

¹³⁹ Там же. Л. 6.

¹⁴⁰ Там же. Л. 6 об.

¹⁴¹ РГАДА. Ф. 77. Д. 3. Л. 65 об. — 66.

¹⁴² Там же. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 6 об.

¹⁴³ Там же. Л. 3 об.

¹⁴⁴ Там же. Л. 16. Цифровые значения в подлиннике документа дописаны иной рукой позднее.

¹⁴⁵ Азанчевский М. П. История Преображенского полка... С. 38–39.

Ивану Рунину», который «приехал на Нюхоцкую пристань».¹⁴⁶ Подводы и телеги перед распределением по маршруту от Белого моря до Онежского озера стягивались к Нюхче Волостной. Древнее поморское «государево село»¹⁴⁷ — начальный пункт трассы — находилось на Усть-Онежском тракте, связывающим Кольский полуостров и Архангельск.

В письмах расторопного «бонбардира» несколько раз упоминается о концентрации на дистанции сотен лошадей. Дешеша с «поздравлением» Ф. Головину от «слуги... и раба Михайлы Щепотева»¹⁴⁸ от 15 июля впервые указывает цифру: «Известно тебе буди... лошадей собрано сего ж июля по 14 числ[о] 507»¹⁴⁹. Рапорт отправлен из Нюхчи «...в 3 часу ночи в первой четверти»¹⁵⁰, что свидетельствует о напряженности ситуации, и как представляется, «счет времени шел едва не по минутам»¹⁵¹. Палеографическое различие в почерках позволяет предположить, документ готовился днем, а цифры вписывались позднее, возможно, самим М. Щепотевым.

Любопытно, все реляции сержанта боярину созданы ротным писарем с личной подписью Щепотева¹⁵². Напротив, письма капитану бомбардирской роты Преображенского полка Петру Алексеевичу от «июля в 6 день»¹⁵³, «июля в 8 день»¹⁵⁴, «июля в 10 день»¹⁵⁵, судя по графологическим признакам, всецело принадлежат руке Михаила Щепотева¹⁵⁶.

Между тем в отписке Головину сталкиваемся с занятым обстоятельством. Окончательное число лошадей «507» приписано вслед за предыдущей цифрой «500». Оказывается, счет шел не только по минутам, но и по каждой дополнительной лошади. В последнем донесении «про милость» адмирала от 26 июля Щепотев сообщает, что собрано «827 лошадей»¹⁵⁷. Хотя в более позднем докладе Муханова от 30 июля, цифра купируется до «815 лошадей»¹⁵⁸.

В любом случае количество тягловых лошадей, очевидно, оказалось достаточным для стремительного рейда армии в тыл неприятеля.

Суммарный масштаб созидательной и административной миссии М. Щепотева на «Осударевой дороге» недооценить невозможно. Помимо забот на маршруте он

¹⁴⁶ Азанчеевский М. П. История Преображенского полка... С. 38–39.

¹⁴⁷ Максимов С. В. Год на Севере. — СПб., 1859. — Т. 1. Белое море. — С. 603.

¹⁴⁸ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702. Д. 109. Л. 17.

¹⁴⁹ Там же. Л. 16.

¹⁵⁰ Там же. Л. 17.

¹⁵¹ Кротов П. А. Осударева дорога... С. 191.

¹⁵² РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 3 об.; 6 об.; 17.

¹⁵³ Там же. Л. 2 об. В реальности письмо «отпущено» 7 июля 1702 г. См.: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 192.

¹⁵⁴ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 4–5.

¹⁵⁵ Там же. Л. 7 — 7 об.

¹⁵⁶ Письма И. Муханова и А. Головкина созданы разными почерками. Вставок с иной каллиграфией не выявлено.

¹⁵⁷ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 22 — 22 об.

¹⁵⁸ Там же. Ф. 9. Отд. 2. Д. 53. Л. 336 — 336 об.

отстроил «*Нюхоцкую пристань*»¹⁵⁹ на Белом море, но, что более существенно, занимался сбором и возведением кораблей у Повенецкого рядка. В каждом письме любимец царя указывает число приготовленных «*карбусов*»¹⁶⁰ для «амбаркадирования» армии от Онежского озера по р. Свирь к Ладогe.

Вместе с И. Мухановым он персонально отвечал за доставку к Повенцу «*соем*»¹⁶¹ из района Ладоги. В первой же реляции государю «бонбардир» докладывал: «*А на Повенец июля по 4 число только приведено шесть суден, таких как в Новегороде на каком был судне Ермалай Скварцов, да мелких карбусов 20*»¹⁶². Каждый из судов «*подымает человек по 20 и по 15*»¹⁶³. Далее Щепотев добавлял: «...с Олонца и из Ладогы», Муханов еще не успел собрать корабли, но «...ведет он судов много, а скол[ь]ко числом»¹⁶⁴ пока не известно. Отдавая должное своему партнеру, Михаил Щепотев обязывался подробно «*писать вперед[ь]*»¹⁶⁵.

В «доношении» Головину от 8 июля сержант признавал: «...к тем судам в прибавок... гонят много», но пока «...о том мне ведомости нет»¹⁶⁶. И тут же: «...как те суды пригнаны будут в Повенец»¹⁶⁷ и в каком количестве, он сообщит дополнительно.

События на «Осударевой дороге» разворачивались стремительно. Гвардейцы к 7 июля «*по се число*»¹⁶⁸ к Повенцу собрали «*11 сойм*»¹⁶⁹. Муханов вскоре вносит уточнение: «...по 14 день собрано шеснатцать карбусов бол[ь]ших и мен[ь]ших» и добавляет, что ждет вскорости «...из Ладогы, — *пятнатцать соем крытых, на каторых можно быть человек по семидесять и болии*»¹⁷⁰. Через сутки Щепотев информирует государя: «*А судов... на Повенце в приводе 17*»¹⁷¹. Тогда же боярину Головину менее информированный А. Головкин сумел сообщить о кораблях, к «воденному ходу изготовленных», лишь одно: «...стоят оне суды под селом Повенцом»¹⁷².

Согласно обнаруженному «списку» без даты, адресата и автора, похоже, «росписи», о которой однажды писал Щепотев,¹⁷³ «ушлые» гвардейцы к Повенцу подогнали 20 карбусов и 65 сойм. Купеческие парусники, в основном, оснащенные «*по-яхтному*»,¹⁷⁴

¹⁵⁹ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 6.

¹⁶⁰ Там же. Л. 2.

¹⁶¹ Там же. Л. 6.

¹⁶² Там же. Л. 2.

¹⁶³ Там же.

¹⁶⁴ Там же.

¹⁶⁵ Там же.

¹⁶⁶ Там же. Л. 6.

¹⁶⁷ Там же.

¹⁶⁸ Там же.

¹⁶⁹ Там же. Л. 4.

¹⁷⁰ Там же. Л. 15 — 15 об. (Дата в автографе дана в буквенном обозначении. — М. Д.)

¹⁷¹ Там же. Л. 16.

¹⁷² Там же. Л. 18 об.

¹⁷³ Азанчеевский М. П. История Преображенского полка... С. 38–39.

¹⁷⁴ РГАДА. Ф. 9. Отд. 1. Д. 44. Л. 395. См. также: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 206.

были собраны из бассейнов Ладожского и Онежского озер¹⁷⁵. Именно на этих судах, а не на легендарных фрегатах, русские войска транспортировались к Нотебургу.

Одновременно М. Щепотев в самый разгар инженерных работ на трассе в июле 1702 года проявил себя как способный судостроитель. Еще в 1693 году сержант на Северной Двине возвел первую царскую яхту «Св. Павел».¹⁷⁶ На «Осударевой дороге» порученец также печется о судах для Петра Алексеевича и боярина Ф. А. Головина.¹⁷⁷ Учитывая переход по бурному Онежскому озеру и порожиистой реке Свирь, он 26 июля «с Повенца» сообщает адмиралу: «А судно ныне готовлю одно про капитана (государя. — М.Д.), а другое про милость твою. А еще готовое судно есть поменши моих у Ипата Муханова третье»¹⁷⁸. Правда, технические характеристики кораблей неизвестны: «А о мере тех судов писано прежде сего».¹⁷⁹ В другой реляции сержант уточняет: «Да моей, Михайловой, работы два судна. Одно оснащено, а другое почал снастить и к вашему приезду будет в готовности». Для сравнения он замечает: «А те суды сделаны одно так, как в Новегороде делал Александр Данилович (Меншиков. — М.Д.), а другое, какое я сделал в Новегороде»¹⁸⁰.

Талантливому урядника дополнительно волнует тема комплектования корабельных команд. В корреспонденции от 8 июля он спрашивает царя: «...быть ли гребцам или нет, и буде скол[ь]ко человек надобна?»¹⁸¹ Одновременно печется о судовом такелаже. В письме к адмиралу требует: «...есть нужда в парусах да в якорех и в снасных веревках, и, буде возможно, извол[ь] приказать отпустить в Нюхоцкую волость»¹⁸².

Донесения с «Осударевой дороги» подтверждают еще одну обязанность М. Щепотева. Он взял на себя риск и заботу за благополучный исход морского похода эскадры К. Крюйса с флагманской царской яхтой «Transport Royal» от Соловков к Вардегорскому мысу¹⁸³. В Нюхче сержант нашел «да послал» в Архангельск «...лоцманов 4 человек», а еще «...для провожания судов» организовал «...на море на острове» дозорные заставы из четырех кормщиков «...от Нюхоцкой пристани з[а] 30 верст»¹⁸⁴.

¹⁷⁵ Более подробные технические характеристики судов см.: Кротов П. А. Осударева дорога... С. 206.

¹⁷⁶ Гиппиус В. Лейб-гвардии бомбардирская рота в царствовании императора Петра Великого. Исторический очерк. — СПб., 1883. — С. 70–71; Данков М. Ю. Материалы к биографии: М. И. Щепотев... С. 16.

¹⁷⁷ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 22.

¹⁷⁸ Там же. Л. 22 — 22 об.

¹⁷⁹ Там же.

¹⁸⁰ Там же. Ф. 9. Отд. 1. Д. 44. Л. 395.

¹⁸¹ Там же. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 5. (В оригинале вместо слова «буде» употреблено «будет». — М.Д.)

¹⁸² Там же. Л. 6.

¹⁸³ Данков М. Ю. Тайны яхты «Transport Royal» // «Мы были!» Генерал-фельдцейхмейстер Я. В. Брюс и его эпоха: Материалы Всероссийской научной конференции (12–14 мая 2004 г.). Ч. 1. — СПб., 2004. — С. 42–51.

¹⁸⁴ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 5.

В письме Головину от 8 июля исполнительный «бомбардир» дублирует сведения о командировке четырех поморских кормщиков на Северную Двину «...для провозжания судов к Нюхоцкой пристани»¹⁸⁵.

Завершая работу, согласимся, подвижные исполнители монаршей идеи прекрасно осознавали масштаб предприятия и понимали, что путь к Балтике не является заурядной программой в северных землях.

Взгляд на «Осудареву дорогу» в свете новых архивных источников позволяет более основательно интерпретировать выход петровской России в Европу. Письма искренних и обаятельных гвардейцев во многом разрушают иллюзии и ломают традиционные представления на российские события начала XVIII столетия.

Литература

1. *Азанчевский М. П.* История Преображенского полка. Приложения. – М. : тип. Каткова и К°, 1859. – 232, 142 с.
2. *Анисимов Е. В.* Государственные преобразования и самодержавие Петра Великого в первой четверти XVIII века. – СПб. : Дмитрий Буланин, 1997. – 331 с.
3. Архив генерал-фельдцейхмейстера Якова Вилимовича Брюса. Т. 1 (1704–1705 гг.). – СПб., 2004.
4. *Бакланова Н. А.* Великое посольство за границей в 1697–1698 гг. // Петр Великий : Сб. статей под редакцией А. И. Андреева. – М. – Л., 1947. – С. 3–62.
5. *Беспярых Ю. Н.* Третье «пришествие» Петра I на Белое море // Архангельск в XVIII веке. – СПб., 1997. – С. 31–62.
6. *Брызгалов В. В.* Какие корабли перетасили по «Осударевой дороге» // Защитники Отечества. – Архангельск, 2003. – С. 1–14.
7. *Верюжский В. М.* Афанасий, архиепископ Холмогорский, его жизнь и труды в связи с историей Холмогорской епархии за первые 20 лет ее существования и вообще русской церкви в конце XVII в. – СПб. : тип. И. В. Леонтьева, 1908. – 683 с.
8. *Веселаго Ф. Ф.* Общий морской список. Ч. 1. От основания флота до кончины Петра Великого. – СПб., 1885.
9. ГААО. Ф. 1025. Оп. 1. Д. 14. Л. 1.
10. *Гиппиус В.* Лейб-гвардии бомбардирская рота в царствовании императора Петра Великого. Исторический очерк. – СПб. : Гос. тип., 1883. – 362, 48 с.
11. Глав. Госуд. Арх. Дел. Каб. Имп. П. В. Отд. 2. Кн. 6. Л. 206, 212.
12. *Данков М. Ю.* Загадочный капитан Я. Валронт и Русский Север // Защитники Отечества. – Архангельск : Правда Севера, 2003. – С. 15–26.
13. *Данков М. Ю.* Материалы к биографии: М. И. Щепотев – сержант бомбардирской роты Преображенского полка // Защитники Отечества : материалы XVII региональных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. – Архангельск : Правда Севера, 2005. – С. 15–33.
14. *Данков М. Ю.* О картографических представлениях района «Осударевой дороги» // Защитники Отечества. – Архангельск, 2002. – С. 95–107.
15. *Данков М. Ю.* «Неистовый» гвардеец царя Петра // Петровское время в лицах – 2004. – СПб., 2004. – С. 122–130.

¹⁸⁵ РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702 г. Д. 109. Л. 6.

16. Данков М. Ю. Андриан Шхонебек и «Осударева дорога» // Нидерланды и Северная Россия. – СПб., 2003. – С. 174–180.
17. Данков М. Ю. Архангельская инициатива 1702 года (О стратегической акции русской армии в Карелии) // Защитники Отечества. – Архангельск, 2006. – С. 3–9.
18. Данков М. Ю. Архиепископ Афанасий – автор проекта «Осударевой дороги» // Европейский Север России: прошлое, настоящее, будущее. – Архангельск, 1999. – С. 242–247.
19. Данков М. Ю. В поисках Осударевой дороги // ЭКОхроника. – СПб. – № 2 (52). – 2002.
20. Данков М. Ю. Загадки «Осударевой дороги» // Север. – Петрозаводск. – № 7. – 1996. – С. 94–111.
21. Данков М. Ю. Иноземцы и «Осударева дорога» // Немцы и Русский Север : Сб. статей. – М., 2000. – С. 32–43.
22. Данков М. Ю. О Загадочном рейде от Нюхчи к Шлиссельбургу в 1703 году // Двинская земля. Выпуск 4 : Материалы четвертых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. – Вельск, 2005. – С. 106–117.
23. Данков М. Ю. О транспортных путях к Белому морю по землям Карелии в XV–XVIII вв. // Двинская земля : Материалы вторых межрегиональных общественно-научных историко-краеведческих Стефановских чтений. – Котлас, 2003. – С. 16–29.
24. Данков М. Ю. Осударева дорога // Материалы по исторической географии Севера Европы. – Петрозаводск, 1996. – С. 56–68.
25. Данков М. Ю. Осударева дорога в контексте геополитики нового времени // Приневье до Петербурга. – СПб., 2006. – С. 85–93.
26. Данков М. Ю. Сержант бомбардирской роты Преображенского полка // Чело. – № 2. – Великий Новгород, 2005. – С. 42–49.
27. Данков М. Ю. Тайны яхты «Transport Royal» // «Мы были!» Генерал-фельдцейхмейстер Я. В. Брюс и его эпоха : Материалы Всероссийской научной конференции (12–14 мая 2004 г.). Ч. 1. – СПб., 2004. – С. 42–51.
28. Дмитриев Л. А. Новый список «Описания трех путей» Афанасия Холмогорского // Археографический ежегодник за 1958 г. – М., 1960.
29. Дуров И. Г. Провиантское обеспечение экипажей малых фрегатов «Курьер» и «Святой Дух» в 1702 г. // Нидерланды и Северная Россия. 2003. – СПб., 2003. – С. 181–194.
30. Журнал или Поденная записка, блаженные и вечнодостояния памяти государя императора Петра Великого с 1698 года, даже до заключения Нейштатского мира : Напечатан с обретающихся в Кабинетной архиве списков, правленных собственно рукою его императорского величества. – Санктпетербург : При Имп. Акад. наук, 1770–1772.
31. Клепиков С. А. Филигранные и штампы на бумаге русского и иностранного производства XVII–XX вв. – М. : Изд. Всесоюзной Книжной палаты, 1959. – 306 с.
32. Криничная Н. А. Предание Русского Севера. – СПб. : Наука, 1991. – 325 с.
33. Кротов П. А. Зарождение регулярного флота на Балтике // История отечественного судостроения. – СПб., 1994. – Т. 1. – С. 87–90.
34. Кротов П. А. Осударева дорога. 1702 г. // Русский Север и Западная Европа. – СПб., 1999. – С. 178–220.
35. Кротов П. А. Соломбальская верфь в начале XVIII столетия // Архангельск в XVIII веке. – СПб., 1997. – С. 63–98.
36. Куратов А. А. Метрология России и Русского Севера. – Архангельск, 1991.

37. *Ларионов А.Л.* Малые фрегаты «Св. Дух» и «Курьер» (К истории Осударевой дороги 1702 г.) // *Русский Север и Западная Европа*. – СПб., 1999. – С. 221–228.
38. *Лукьянов П.Н.* История химических промыслов и химической промышленности в России до конца XIX в. – М. – Л., 1948. – Т. 1. – 544 с.
39. *Новиков Н.И.* О высочайших пришествиях великаго государя, царя и великаго князя Петра Алексеевича, всея Великия и Малыя и Белья России самодержца, из царствующаго града Москвы на Двину, к Архангельскому городу, троекратно бывших; о нахождении шведских неприятельских кораблей, на ту же Двину, к Архангельскому городу; о зачатию Новодвинской крепости и о освящении новаго храма в сей крепости. / Иждивением Н. Новикова и Компании. – М. : Унив. тип., у Н. Новикова, 1783. – 111 с.
40. *Овсянников О.В.* Средневековые города архангельского севера. – Архангельск, 1992. – 348 с.
41. Описание трех путей в Швецию, составленное в 1701-м году. Подготовлено к печати П. Г. Бутковым // *Журнал Министерства внутренних дел*. Ч. 29. – СПб., 1838.
42. *Панич Т.В.* «Описание трех путей из России в Швецию» Афанасия Холмогорского (К истории текста памятника) // *Публицистика и исторические сочинения периода феодализма*. – Новосибирск, 1989. – С. 96–110.
43. *Потахин С.Б., Гриппа С.П.* Результаты дендрохронологических исследований района трассы «Осударева дорога». – Петрозаводск, 2000.
44. *Пушкарев И.* История Императорской Российской гвардии. Ч. 1. – СПб., 1844.
45. РГАВМФ. Ф. 578. Оп. 1. Д. 21. Л. 140.
46. РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. 1702. Д. 109. Л. 1, 2 – 2 об., 3 – 3 об., 4 – 4 об., 5, 6 – 6 об., 7 – 7 об., 9 об., 15 – 15 об, 16 – 16 об., 17, 18 об., 19, 22 – 22 об.
47. РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 70. 1702 г. Л. 1–9.
48. РГАДА. Ф. 158. Оп. 1. Д. 74. 1702 г. Л. 2.
49. РГАДА. Ф. 77. Д. 3. Л. 65 об. – 66.
50. РГАДА. Ф. 9. Отд. 2. Д. 53. Л. 336 – 336 об.
51. РГАДА. Ф. 9. Отд. 1. Д. 44. Л. 394–395.
52. Сборник Русского исторического общества. Т. 11. – СПб., 1872.
53. *Сорокин П.Е.* Отчет о проведении археологических исследований в районе мыса Вардыгора на Белом море в 1999 году // *Рукописный архив ИИМК РАН*. СПб. Ф. 35. Оп. 1. Д. 47. Л. 1–21.
54. *Сорокин П.Е.* Отчет об археологических исследованиях 1994 г. по трассе «Осударевой дороги» // *Рукописный архив ИИМК РАН* Ф. 35. Оп. 1. Д. 47.
55. *Тельпуховский Б.С.* Северная война. – М. : Воен. изд-во, 1946. – 200 с.
56. *Титов А.* Летопись Двинская. – М. : П.А. Фокин, 1889. – 240 с.
57. *Фруменкова Т.Г.* Афанасий Холмогорский и иноземцы // *Русский Север и Западная Европа*. – СПб., 1999. – С. 134–177.
58. *Черепнин Л.В.* Русская палеография. – М. : Гос. изд-во политической лит., 1956. – 616 с.
59. *Шаскольский И.П.* «Описание трех путей» Афанасия Холмогорского // *Труды Отдела древнерусской литературы*. Т. 14. – М. – Л., 1958. – С. 457–460.
60. *Щавинский В.А.* Очерки истории техники живописи и технологии красок в Древней Руси. – М. – Л. Гос. соц.-экон. изд-во, 1935. – 158 с.

КНИЖНАЯ МИНИАТЮРА КАК ИСТОЧНИК О ДРЕВНЕРУССКОМ СУДОСТРОЕНИИ

Мадикова Л. В.

С древних времен судостроение являлось важной составляющей для формирования и развития нашего государства. Появление лодок и кораблей, способных преодолевать большие расстояния и беспокойные воды, способствовало расширению внешних контактов и установлению различных внешнеэкономических и культурных связей, освоению новых территорий и присоединению новых земель, развитию рыбацкого промысла, торговли и т. д. Так, согласно летописям, наши предки еще до крещения Руси ходили на кораблях по морям и рекам. Например, в «Повести временных лет» упоминаются военно-морские походы Аскольда и Дира против Византийской империи, поход князя Олега против Царьграда. Также рассказывается, как русские дружины во главе с князем Игорем ходили по Чёрному, Азовскому и Каспийским морям, перетаскивая волоком суда из Дона в Волгу и обратно, повествуется о морских походах Святослава на Дунай. В «Радзивилловской летописи» упоминаются походы на судах в Византию князей Владимира и Ярослава I.

Неоспоримую значимость судостроение имело и для внутренней и внешней торговли. Так, десятки торговых судов проходили по «великому пути из варяг в греки». Кораблестроение, судоходство и вызванные ими расширения внешних и внутренних контактов выступали одними из факторов экономического развития Руси и формирования русской культуры.

Несмотря на важность судостроения в становления русского государства, информация о технологиях и методах строительства древнерусских судов сохранилась в ограниченном количестве, что требует вовлечения в изучение данной проблематики различных, объединенных в целостный комплекс источников: археологических, этнографических, письменных, изобразительных.

Источниками о древнерусских технологиях кораблестроения могут послужить:

1. Частично или полностью сохранившиеся останки судов и артефакты с места их обнаружения;
2. Оборудование и инструменты, применявшиеся для судостроительных работ;
3. Чертежи и технические эскизы;
4. Изображения, представленные в художественной культуре;
5. Текстовые документы, содержащие информацию о различных типах судов (литературные издания, архивные документы и т. д.);
6. Модели и скульптуры судов;
7. Старинные типы судов, сохранившиеся до наших дней.

Наиболее полное представление о древнерусском судостроении можно получить при комплексном изучении всех перечисленных выше источников.

Одними из малоизученных источников, представляющих интерес для исследования судостроительной традиции, являются изображения лодок и кораблей, распространенные в художественной культуре. Необходимость привлечения таких изобразительно-художественных источников (икон, миниатюр, фресок, картин и т. д.) обусловлена отсутствием достаточного количества изобразительно-графических (чертежи, эскизы и т. п.) источников. В Древней Руси практика создания подробных чертежей судов не была распространена, судостроительная информация передавалась из уст в уста, от мастера к ученику. Но даже если и создавались редкие эскизы, то они практически не дошли до наших дней.

Отметим, что изобразительно-художественные источники могут обладать некоторой степенью условности, так как они имеют, прежде всего, эстетическое, а не функциональное предназначение. В них могут проследиваться личные предпочтения автора или веяния времени. При анализе кораблей, представленных на изобразительных источниках, необходимо учитывать культурный уровень художника и его мировоззрение, а также распространенные на исследуемой местности художественные и изобразительные средства, характерные для данной эпохи. Признанный специалист в области истории судостроения Э. Генриот отмечал: «Перспективы пропорции и технические детали судов, которые на древнейших изображениях, на первый взгляд, нередко кажутся неправдоподобными, оказываются вполне оправданными, если учесть региональные возможности художественных средств той эпохи. К этому, естественно, следует добавить свободу оформления, а также поправки на геометрию и внешнее оформление»¹.

Таким образом, с учетом указанных выше нюансов, при включении изобразительных источников в контекст исследования древнерусских судов могут быть получены данные о методах и технологиях изготовления водного транспортного средства, представление о внешнем облике судна, о его внутреннем убранстве и т. д.

К изобразительно-художественным источникам, обладающим большим потенциалом для исследования древнерусского кораблестроения относятся и миниатюры. На Руси миниатюрами украшались как светские рукописи — лицевые, рассказывающие о русской истории (летописи, сказания), так и рукописи религиозного содержания (Евангелия, Апокалипсисы, Псалтири, Деяния Апостолов, Книги Пророков, поминальные книги Синодики, жития святых и т. д.). Миниатюры являлись важной структурной частью книг и имели особое назначение. Через них различными художественными средствами художники и заказчики рукописи давали свое истолкование ключевым моментам, заложенным в рукописи. В зависимости от назначения книги и от материальных возможностей заказчика, написанием миниатюр занимались писцы и художники, обладающие разным уровнем мастерства. Рукописи для крупных монастырей и соборных городских храмов украшались именитыми мастерами, и часто их иллюстрации становились лучшими произведениями книжной миниатюры своей эпохи. Миниатю-

¹ Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения / перевод с нем. Л. Ф. Маковкина. — Л. : Судостроение, 1974. — 192 с.

ры же «рядовых» рукописей были ближе к художественному ремеслу, чем к искусству.

Миниатюристы обладали некоторой свободой в живописном толковании текста, однако эта свобода не распространялась на иллюстрации рукописей религиозного характера. Иллюстраторы, трудившиеся над библейскими и другими церковными книгами, так же как и любые средневековые художники, работавшие в сфере церковного искусства, придерживались канонов, на которых настаивали соборные установления, царские и патриаршие грамоты. Эти каноны устанавливали основные требования к композиции, изображению святого, его характерным чертам. Определенных рекомендаций к тому, как должны выглядеть предметы быта, архитектурные ансамбли, суда и др., не приводилось, мастер имел свободу в выборе художественных средств для их написания. Так, художник, например, самостоятельно решал, какой тип судна и какого размера писать, определял его цветовые решения и конструктивные особенности.

Впервые о возможности использовать книжную миниатюру как исторический источник для изучения материальной культуре заговорили в первой четверти XIX века. Так, в 1881 г. была опубликована монография Н. В. Султанова², посвященная изучению архитектурных форм в книжной миниатюре. Автор проанализировал иллюстрации лицевого списка Жития Николы и отыскал в них сходство между деталями и формами изображенных и реально бытовавших построек. Н. В. Султанов выдвинул предположение, что архитектурные формы Жития реально существовали, и миниатюры являются неисчерпаемым источником для русского зодчества. Перспективность использования миниатюр для исследования русской архитектуры была отражена и в работах И. Е. Забелина³, В. В. Сулова⁴, А. М. Павлинова⁵, Г. Г. Павлуцкого⁶; М. В. Красовского⁷, И. Д. Мансветова⁸, М. Г. Худякова⁹. Миниатюра как исторический источник для исследования бытовых предметов рас-

² Султанов Н. В. Образцы древнерусского зодчества в миниатюрных изображениях. Исследование по рукописи XVI века «Житие Николая Чудотворца» // Памятники древней письменности и искусства. — СПб.: О-во любителей древ. письменности, 1881. — 41 с.

³ Забелин И. Е. Русское искусство: Черты самобытности в древнерусском зодчестве. — М.: Гросман и Кнебель (И. Кнебель), 1900. — 160 с.

⁴ Сулов В. В. Материалы к истории древней новгородско-псковской архитектуры. — СПб., 1888; Сулов В. В. Очерки по истории древнерусского зодчества. — СПб., 1889.

⁵ Павлинов А. М. История русской архитектуры. — М., 1894. — 265 с.

⁶ Павлуцкий Г. Г. Деревянные и каменные храмы // Древности Украины. — Киев, 1905. — Вып. 1. — С. 1 — 31.

⁷ Красовский М. В. Курс истории русской архитектуры // Деревянное зодчество. — Пг., 1916. — 402 с.; Красовский М. В. Очерк московского периода древнерусского церковного зодчества (от основания Москвы до конца первой четверти XVIII века). — М., 1911.

⁸ Мансветов Н. Д. Художественные и бытовые данные в славянском списке летописи Георгия Амартола из библиотеки московской Духовной Академии // Труды 5 Археологического съезда в Тифлисе. 1881. — М., 1887. — С. 161—169.

⁹ Худяков М. Г. Татарская Казань в рисунках XVI столетия // Вестник научного общества татарадения. — Казань, 1930. — № 9/10. — С. 45—60.

смаatrивалась Д. Н. Анучиным¹⁰, для музыкальных инструментов — Н. И. Приваловым¹¹; платежных средств — В. К. Трутовским¹².

Фундаментальным трудом по изучению книжной миниатюры как исторического источника считается монография А. В. Арциховского «Древнерусские миниатюры как исторический источник»¹³. Объектом исследования выступили миниатюры Радзивилловской летописи, шести «русских» томов Лицевого летописного свода XVI века (исключая Царственную книгу), а также миниатюры из следующих житий: «Сказание о Борисе и Глебе», житие Сергия Радонежского XVI века, житие Антония Сийского XVII века. А. В. Арциховский сравнил изображения отдельных предметов, представленных в миниатюрах, с предметами соответствующей эпохи, обнаруженными во время раскопок археологами или сохранившиеся в музеях. На основе полученных в результате сравнения данных автор делает заключение о ценности книжной миниатюры как исторического источника.

После публикации монографии А. В. Арциховского исследователи активнее начинают включать миниатюры в контекст изучения материальной культуры в качестве исторического источника. В качестве основных источников для своих исследований, летописи и иллюстрирующие их миниатюры используют: М. Г. Рабинович¹⁴ — исследование и восстановление «внешнего вида и способа употребления» древнерусских музыкальных инструментов и запечатленных в древнерусских рукописях знамен; А. Д. Горский¹⁵ — изучение почвообрабатывающих орудий; Н. А. Богоявленский¹⁶ — история медицины; И. В. Маковецкий¹⁷ — русское народное жилище; Т. А. Сидорова¹⁸ —

¹⁰ *Анучин Д. Н.* Сани, ладыя и кони как принадлежности похоронного обряда. Археолого-этнографический этюд. — М., 1890. — 146 с.

¹¹ *Привалов Н. И.* Гудок, древнерусский музыкальный инструмент, в связи с смычковыми инструментами других стран. Историко-этнографическое исследование. — СПб., 1904. — 34 с.

¹² *Трутовский В. К.* Новые первоисточники для истории ценностей допетровской России — художественные // Российская ассоциация научно-исследовательских институтов общественных наук. Институт археологии и искусствознания. Труды отделения археологии. — М., 1926. — С. 84–88.

¹³ *Арциховский А. В.* Древнерусские миниатюры как исторический источник. — М.: МГУ, 1944. — 213 с.

¹⁴ *Рабинович М. Г.* Древнерусские знамена (X–XV вв.) по изображениям на миниатюрах // Новое в археологии: Сборник статей, посвященный 70-летию Артемия Владимировича Арциховского. — М., 1972. — С. 170–181.

¹⁵ *Горский А. Д.* Почвообрабатывающие орудия по данным древнерусских миниатюр XVI–XVII вв. // Материалы по истории сельского хозяйства и крестьянства СССР. — М., 1965. — Сб. 6. — С. 13–35; *Горский А. Д.* Миниатюры лицевых рукописей как источник по истории земледелия в России XVII в. // Тезисы докладов и сообщений XII сессии межреспубликанского симпозиума по аграрной истории Восточной Европы (Рига — Сигулда, октябрь 1970). — М., 1970. — Вып. 1. — С. 45–48.

¹⁶ *Богоявленский Н. А.* Древнерусская миниатюра как источник для изучения истории медицины // Советское здравоохранение. 1950. — №5. — С. 53–58; *Богоявленский Н. А.* Древнерусское врачевание в XI–XVII вв. Источники для изучения истории русской медицины. — М., 1960. — С. 233–279.

¹⁷ *Маковецкий И. В.* Архитектура русского народного жилища. Север и Верхнее Поволжье. — М.: Изд-во АН СССР, 1962. — 338 с.

¹⁸ *Сидорова Т. А.* Реалистические черты в архитектурных изображениях древнерусских миниатюр (материалы к исследованию) // Архитектурное наследие. — М., 1958. — № 10. — С. 73–100.

история архитектуры; А. Л. Хорошкевич¹⁹ — изображения купцов и предметов быта; А. Н. Кирпичников²⁰ — история военного дела на Руси, виды оружия и доспехов; Д. Панова²¹ — изображения архитектурных памятников Московского Кремля; Я. С. Лурье²² — зоология. Авторы данных работ в большинстве своем вывод о достоверности изображенных в миниатюрах предметов делали на основе сопоставления их с сохранившимися объектами исследования. Подтверждением реальности предмета также считалось многократное повторение в разных миниатюрах одного того же предмета в одном и том же виде.

В российской науке также встречаются отдельные исследования, в которых ученые делали попытки включения летописных миниатюр для исследования древних судов и судоходства. Так, А. В. Арциховский²³ при исследовании древнерусских средств передвижения упоминал миниатюры Никоновской летописи XVI века и «Сказания о святых Борисе и Глебе» Сильвестровского сборника. Н. Н. Воронин в качестве источника по судостроению привлекал миниатюры Сильвестровского списка «Сказания о Борисе и Глебе», опираясь на них, он выдвинул предположение, как мог выглядеть «насад»²⁴. А. В. О कोरोковым и П. Ю. Черносвитовым был рассмотрен ряд изображений судов с миниатюр, позволяющих расширить представление о плавсредствах Русского Севера²⁵. Некоторые современные исследователи пошли еще дальше. Так, в мировой практике известны случаи создания реплик древних судов на основе изображений кораблей и лодок, представленных на миниатюрах. Например, армянский клуб морских исследований «АЙАС», взяв за основу данные, полученные в результате тщательного анализа армянских средневековых рукописей и миниатюр из Матенадарана, построил в натуральную величину реплику торгового судна XIII века Армянского Царства Киликии и совершил на нем экспедицию вокруг Европы по средневековым торговым путям²⁶.

На миниатюрах древнерусских рукописей можно встретить корабли разного типа и разных размеров: большие морские суда с палубными надстройками и высо-

¹⁹ Хорошкевич А. Л. Изображения иностранных купцов в миниатюрах «Жития Сергия Радонежского» конца XVI в. // Культура Древней Руси. — М.: Наука, 1966. — С. 281–286.

²⁰ Кирпичников А. Н. Военное дело на Руси в XIII–XV вв. — Л.: Наука, 1976. — 104 с.

²¹ Панова Т. Д. Памятники Московского Кремля в Лицевом своде XVI в. // Советская археология. — 1983. — № 4. — С. 83–94.

²² Лурье Я. С. Два миниатюриста XV в. (К проблеме так называемого художественного мышления Древней Руси) // Культурное наследие Древней Руси. Истоки, становление, традиции. — М., 1976. — С. 105–111.

²³ Арциховский А. В. Средства передвижения // Очерки русской культуры XIII–XV веков. Ч. 1. Материальная культура. — М.: Издательство МГУ, 1969. — 479 с.

²⁴ Воронин Н. Н. Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. I. Материальная культура. — М. — Л., 1951. — С. 280–314.

²⁵ Черносвитов П. Ю., О कोरोков А. В. Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения // Культура русских поморов: опыт системного исследования. — М.: Научный мир, 2005. — С. 44.–86.

²⁶ Балаян К. Парусник «Киликия» — реплика корабля XIII века // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2. — М.: Институт Наследия, 2021. — С. 119–128.

кими бортами, речные суда меньшего размера, маленькие лодки и плоты и т. д. При сравнении иллюстраций, выполненных средневековыми миниатюристами разных времен и территориальной принадлежности, можно заметить, что написанные ими суда отличаются друг от друга. Вполне возможно, что художники в качестве образцов использовали суда, которые видели каждый день. В пользу этого говорит и то, что на изображениях судов часто рисовались детали, известные только специалистам или людям, видевшим судно вживую. Рассмотрим некоторые примеры миниатюр с изображениями судов разных типов.

***Миниатюра из Лицевой рукописи «Андрей Кесарийский.
Толкование на Апокалипсис», посл. четв. XVI века***

Рукопись хранится в Российской национальной библиотеке, проиллюстрирована 70 миниатюрами. На страницах рукописи имеются следующие надписи: на л. 1 об. скорописью — «Книга Апокалипсис дачи старца Филарета иконника», на л. 1 другим почерком — «Соловецкий Апокалипсис, сиречь явление или открове-



Илл. 1. Миниатюра из лицевой рукописи «Андрей Кесарийский.
Толкование на Апокалипсис». Посл. четв. XVI века. Л. 128²⁷

²⁷ Соловецкие рукописи. — URL: http://expositions.nlr.ru/ex_manus/Solovki_Manuscripts/show.php?i=2eabf209-5d8a-49b2-8b25-f8d5aa6a0fa5&l=129 (дата обращения: 1.06.2022).

ние», ниже библиотечная запись XIX века — «Из Соловецкого монастыря № 58. В лицах».

На миниатюре на л. 128 (илл. 1) изображено судно с глубокой седловатостью. Корпус имеет несколько рядов обшивки, состоящих из отдельных планок, высокие и прямые штевни и широкий планширь. В центр помещена мачта с прямоугольным парусом на рее.

Миниатюры «Годуновской Псалтири», 1594 г.

Рукопись хранится в Российской национальной библиотеке, перенесена из библиотеки Кирилло-Белозерского монастыря. Создана по заказу боярина Дмитрия Ивановича Годунова. На поля нанесены около 300 миниатюр, на двух из них есть изображения лодок.

На первой миниатюре (илл. 2) представлено судно с глубокой седловатостью, изогнутыми штевнями, пятью поясами обшивки и широким планширем, на второй миниатюре (илл. 3) изображено судно с глубокой седловатостью, изогнутыми штевнями. Корпус состоит из четырех рядов обшивки, в центре судна установлена мощная мачта с прямоугольным парусом на ней.



Илл. 2–3. Миниатюры «Годуновской Псалтири», 1594 г.

Миниатюры Лицевого Егоровского сборника, XVI век

Сборник хранится в Российской государственной библиотеке (ф. 98, № 1844). В его состав входят: 1. Апокалипсис толковой (Андрея Кесарийского), на 94 листах. 2. Слово Иоанна Богослова на усение Божией матери, на 39 листах. 3. Слово



Илл. 4–5. Миниатюры Лицевого Егоровского сборника «Потопление агарян у Царьграде» (л. 218 об.) и «Осада Царьграда агарянами» (л. 219), XVI век

похвальное на зачатие Иоанна Предтечи, 23 сентября, на 54 листах. 4. Сказание о чудесах архистратига Михаила, 8 ноября, на 45 листах. Всего в лицевом сборнике 231 лист (пропущен 117-й).

На обороте листа 218 (илл. 4) представлена миниатюра «Потопление агарян у Царьграде»²⁸, где на первом плане и в левой части рисунка в темных зеленовато-



Илл. 6. Миниатюра Лицевого Егоровского сборника «Осада с моря» (л. 215 об.), XVI век

²⁸ Владимиров М., Георгиевский Г. П. Древнерусская миниатюра. 100 листов миниатюр с описанием и статьями. — М.: Academia, 1933 (тип. Госзнак). — С. 62.

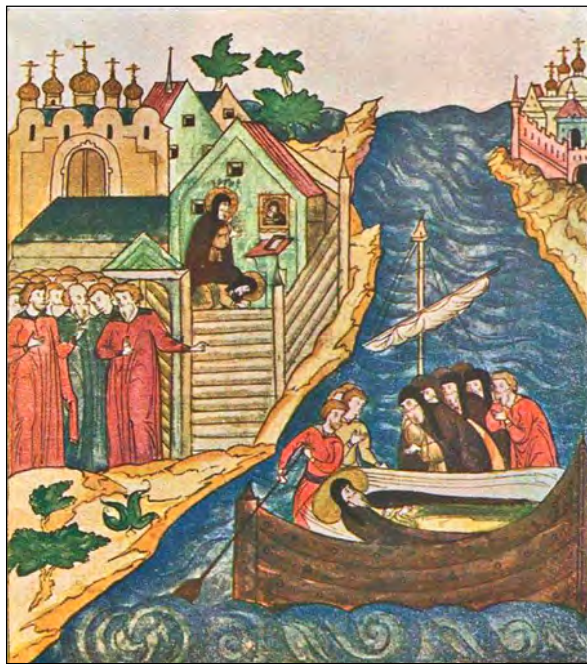
голубых волнах тонут перевернутые корабли и вооруженные воины. Художник изобразил целую плеяду кораблей различных типов: большие трехмачтовые суда с кормовой надстройкой, большие одномачтовые суда с кормовой надстройкой, небольшие одномачтовые суда. Обшивки корпусов представленных судов состоят из отдельных планок в несколько рядов.

Подобные суда изображены и на миниатюре «Осада Царьграда агарянами» на листе 219 (илл. 5)²⁹. Здесь в правом нижнем углу помимо крупных судов нарисованы однотипные маленькие лодки.

На миниатюре «Осада с моря» (л. 215 об., илл. 6)³⁰ мы можем частично увидеть 4 крупных военных корабля. Судно, представленное на переднем плане, имеет глубокую седловатость, кормовую надстройку и фальшборт. В центре корабля установлена мощная мачта с прямоугольным парусом на рее. На вершине мачты — воронье гнездо. Обшивка корпуса состоит из небольших планок в несколько рядов, закрепленных с помощью гвоздей или клепок с широкой шляпкой.

Миниатюра Лицевого Жития Сергия Радонежского, XVI век

Летопись хранится в Российской государственной библиотеке³¹. Изображение судна мы можем увидеть на миниатюре «Путешествие архимандрита Михаила в Царьград» (илл. 7). Миниатюра иллюстрирует рассказ о том, как архимандрит



Илл. 7. Миниатюра Лицевого Жития Сергия Радонежского «Путешествие архимандрита Михаила в Царьград», XVI век

²⁹ Владимиров М., Георгиевский Г. П. Древнерусская миниатюра... С. 61.

³⁰ Владимиров М., Георгиевский Г. П. Древнерусская миниатюра... С. 62.

³¹ Владимиров М., Георгиевский Г. П. Древнерусская миниатюра... С. 96.

Михаил, заняв самовольно московский митрополичий престол, поехал в Царьград за утверждением, но по пути умер. Судно, на котором плыл Михаил, имеет мощные прямые штевни, высокий форштевень, корпус имеет пять рядов обшивки, закрепленных с помощью клепок или гвоздей. В центре судна установлена мачта, парус свернут. В руках одного из членов экипажа — весло с длинной ручкой.

Миниатюры из рукописи «Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г.

Рукопись хранится в Российской национальной библиотеке. Писец — Гавриил Иванко Басов. Текст Жития иллюстрируют 235 миниатюры. На 91 миниатюре изображены суда различных типов: небольшие лодки и большие суда. Вероятно, художник пытался показать многообразие бытовавших в то время на Руси судов. Например, на миниатюре на обороте листа 29 (илл. 8) показано судно с малой седловатостью и невысокими штевнями, корпус состоит из пяти рядов обшивки, на двух из них нарисован ряд кружков одинакового размера, что может быть шляпками гвоздей или специальными клепками для присоединения обшивки к корпусу. В руках святого — ручка весла.

Лодки, изображенные на оборотной стороне листа 129 (илл. 9), также имеют малую седловатость, невысокие штевни и пять рядов обшивки, но в отличие от первого судна на них нет следов гвоздей или клепок. На данной миниатюре также показаны весла с длиной т-образной ручкой и лопастью прямоугольной формы.



Илл. 8–9. Миниатюры из рукописи «Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г. Л. 29 об. и л. 129 об.

Такую же форму, как и описанные выше лодки, имеют корпуса судов, представленных на миниатюрах на оборотной стороне листа 33 (илл. 10) и на листе 47 (илл. 11). Однако в отличие от них обшивка данных лодок состоит из отдельных планок. А лодка на миниатюре на листе 47 имеет «чердак» — палубную надстройку на носу.



*Илл. 10–11. Миниатюры из рукописи
«Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г. Л. 33 об. и л. 47*

На листе 209 (илл. 12) нарисованы однотипные лодки с малой седловатостью и четырьмя поясами обшивки. Также здесь мы можем увидеть четырехрогие якоря-кошки.



*Илл. 12. Миниатюра из рукописи
«Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г. Л. 209*

На некоторых миниатюрах данной летописи представлены более простые средства перемещения по воде. Это долблённые лодки с листа 165 (илл. 13) и плоты с листа 181 (илл. 14). В руках пассажира лодки — весло с длинной ручкой и прямоугольной лопастью, а человек на плоту для отталкивания от дна использует шест.



Илл. 13–14. Миниатюры из рукописи «Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г. Л. 165 и л. 181

На миниатюрах данной рукописи художник изобразил более вместительные, большие суда, по своему внешнему виду напоминающие карбасы. На листе 195 (илл. 15) мы можем увидеть судно с тремя рядами обшивки, прямыми штевнями и малой седловатостью. В центре судна размещена мощная мачта с прямоугольным парусом на рее. В руках кормчего — руль, к ахтерштевню закреплено перо руля. Рядом с судном — две небольшие лодки, также с малой седловатостью и тремя рядами обшивки.



Илл. 15–16. Миниатюры из рукописи «Житие св. Зосимы и Савватия Соловецких», 1623 г. Л. 195 и л. 204

**Миниатюра из «Двинского» Апокалипсиса
с толкованиями Андрея Кесарийского, 1636–1643 гг.**

Хранится в Государственном Историческом музее (Шук. № 22. Л. 32–209). Заказчик Двинского Апокалипсиса — дьяк Т. Пчелин, состоявший на службе при

холмогорских воеводах. Переписал и проиллюстрировал книгу иконописец Федот. Летопись проиллюстрирована 71 миниатюрой.

На представленной на листе 167 миниатюре «Падение Вавилона» (илл. 17) изображены четыре судна. От первого судна мы можем увидеть только вершины двух мачт, второе судно — лодка, обшивка корпуса которой состоит из четырех рядов. В центре лодки размещена мощная мачта, парус отсутствует. Третье — трехмачтовый корабль со сложной системой парусов, корпус судна имеет малую седловатость, четыре пояса обшивки, удлиненный форштевень с небольшим свесом и прямой ахтерштевень. Четвертое судно — корабль с четырьмя мачтами и сложной системой парусов. Корпус имеет глубокую седловатость, четыре пояса обшивки, удлиненный форштевень и прямой ахтерштевень. Судно также имеет кормю надстройку — ют, называвшуюся в народе «чердак».



Илл. 17. Падение Вавилона. Миниатюра из «Двинского» Апокалипсиса с толкованиями Андрея Кесарийского. Л. 167

Миниатюры из «Жития преподобного Антония Сийского», 1648 г.

Рукопись хранится в Государственном Историческом музее (ГИМ, собр. Щукина, № 107/750), написана в Антониево-Сийском монастыре в 1648 г. «попечением и прилежанием» книжника и иконописца Феодосия, игумена Антониево-Сийского монастыря в 1644–1652 и 1662–1682 гг. Рукопись содержит 141 миниатюру, которые иллюстрируют монастырскую жизнь. Изображения судов представлены на миниатюрах «Поиски места для будущего большого монастыря» на листе 217 и «Чудесное спасение моряков» на листе 402.

В нижней части миниатюры «Поиски места для будущего большого монастыря» (илл. 18), показывающей момент выбора места для строительства Антониево-Сийского монастыря, изображена небольшая лодка с малой седловатостью и пятью рядами обшивки. На миниатюре «Чудесное спасение рыбаков» (илл. 19), повествующей о спасении терпящего бедствие торговца рыбой и его спутников, художник изобразил судно с прямоугольным парусом на рее и вымпелом на вершине мачты. Кормчий держит в руке руль, к ахтерштевню закреплено перо руля, форштевень — прямой, высокий, корпус судна имеет три пояса обшивки, состоящие из отдельных планок. Художник мог писать широко распространенный на Севере поморский карбас.



Илл. 18–19. Миниатюры «Поиски места для будущего большого монастыря» (л. 217) и «Чудесное спасение рыбаков» (л. 402) из «Жития преподобного Антония Сийского», 1648 г.³²

³² Житийная повесть об Антонии Сийском. Выпуск VII [Изоматериал] : [Сер. открыток] // Автор-сост. Т. Дианова. — Москва : Изобразительное искусство, 1983.

**Миниатюра из Лицевой рукописи «Андрей Кесарийский.
Толкование на Апокалипсис», конец XVII века.**

Летопись хранится в Российской национальной библиотеке. В рукописи со-
держатся следующие надписи: на листе 231 об. чернилами скорописью — «Читал
монах Герасим 1834»; на листе 1 карандашом, почерком XVIII–XIX вв. — «Лите-
ра А». На этом же листе библиотечная запись XIX века — «Из Соловецкого монасты-
ря № 62. В лицах». Текст рукописи иллюстрируют 70 миниатюр.

На миниатюре, представленной на листе 171 (илл. 20), изображена ладья с глу-
бокой седловатостью. Корабль имеет прямой, вертикальный ахтерштевень, к ко-
торому крепится перо руля, и высокий форштевень, оканчивающийся носовой
фигурой в виде головы животного, вероятно, собаки. Корпус имеет четыре пояса
обшивки, доски обшивки закреплены с помощью гвоздей или клепок с широкой
шляпкой или гайкой.



Илл. 20. Миниатюра из Лицевой рукописи «Андрей Кесарийский.
Толкование на Апокалипсис», конец XVII века. Л. 171³³

³³ Библиотека Соловецкого монастыря. — URL: http://expositions.nlr.ru/ex_manus/Solovki_Manuscripts/show.php?i=b27e7916-cbcc-4da7-87e6-33615ec0c1df&l=175 (дата обращения: 10.06.2022).

В данной статье рассмотрены лишь немногие образцы книжной миниатюры, содержащие изображения судов. На этих миниатюрах представлено большое разнообразие судов разных типов, что может говорить в пользу того, что художники писали корабли и лодки с реально бытовавших водных транспортных средств, а не копировали работы своих предшественников.

В целом, обращение к миниатюрам для изучения судостроительной традиции Древней Руси продиктовано, прежде всего, отсутствием множества хорошо сохранившихся археологических останков и чертежей кораблей, которые помогли бы получить подробную информацию о судостроении данной эпохи. Те немногие обнаруженные останки древних судов дают нам ограниченные представления о типе корабля, о форме корпуса, методах крепления обшивки, о перевозимом грузе, но почти не дают нам сведений об оснастке судов. Включение книжной миниатюры в контекст исследования традиционного судостроения позволит получить новые знания или подтвердить уже имеющиеся данные о конструкциях древнерусских судов и технологии их изготовления. Так, в результате исследования миниатюр мы можем получить данные о типе корабля, форме корпуса и штевней, парусном вооружении, оснастке, рулевом механизме, методах крепления обшивки к корпусу, убранстве корабля.

Литература

1. *Анучин Д.Н.* Сани, ладья и кони как принадлежности похоронного обряда. Археолого-этнографический этюд. – М., 1890. – 146 с.
2. *Арциховский А.В.* Древнерусские миниатюры как исторический источник. – М. : МГУ, 1944. – 213 с.
3. *Арциховский А.В.* Средства передвижения // Очерки русской культуры XIII–XV веков. Ч. 1. Материальная культура. – М. : Издательство МГУ, 1969. – 479 с.
4. *Балаян К.* Парусник «Киликия» – реплика корабля XIII века // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 2. – М. : Институт Наследия, 2021. – С. 119–128.
5. Библиотека Соловецкого монастыря. – URL: http://expositions.nlr.ru/ex_manus/Solovki_Manuscripts/show.php?i=b27e7916-c6cc-4da7-87e6-33615ec0c1df&l=175 (дата обращения: 10.06.2022).
6. *Богоявленский Н.А.* Древнерусская миниатюра как источник для изучения истории медицины // Советское здравоохранение. – 1950. – № 5. – С. 53–58.
7. *Богоявленский Н.А.* Древнерусское врачевание в XI–XVII вв. Источники для изучения истории русской медицины. – М., 1960. – С. 233–279.
8. *Владимиров М., Георгиевский Г.П.* Древнерусская миниатюра. 100 листов миниатюр с описанием и статьями. – М. : Academia, 1933 (тип. Госзнак). – 115 с.
9. *Воронин Н.Н.* Средства и пути сообщения // История культуры Древней Руси. Домонгольский период. Т. I. Материальная культура. – М. – Л., 1951. – С. 280–314.
10. *Генриот Э.* Краткая иллюстрированная история судостроения / пер. с нем. Л. Ф. Маковкина. – Л. : Судостроение, 1974. – 192 с.
11. *Горский А.Д.* Миниатюры лицевых рукописей как источник по истории земледелия в России XVII в. // Тезисы докладов и сообщений XII сессии межреспубликанско-

- го симпозиума по аграрной истории Восточной Европы (Рига – Сигулда, октябрь 1970). – М., 1970. – Вып. 1. – С. 45–48.
12. *Горский А.Д.* Почвообрабатывающие орудия по данным древнерусских миниатюр XVI–XVII вв. // *Материалы по истории сельского хозяйства и крестьянства СССР.* – М., 1965. – Сб. 6. – С. 13–35.
 13. *Забелин И.Е.* Русское искусство: Черты самобытности в древнерусском зодчестве. – М.: Гросман и Кнебель (И. Кнебель), 1900. – 160 с.
 14. *Кирпичников А.Н.* Военное дело на Руси в XIII–XV вв. – Л.: Наука, 1976. – 104 с.
 15. *Красовский М.В.* Курс истории русской архитектуры // *Деревянное зодчество.* – Пг., 1916. – 402 с.; *Красовский М.В.* Очерк московского периода древнерусского церковного зодчества (от основания Москвы до конца первой четверти XVIII века). – М., 1911.
 16. *Лурье Я.С.* Два миниатюриста XV в. (К проблеме так называемого художественного мышления Древней Руси) // *Культурное наследие Древней Руси. Истоки, становление, традиции.* – М., 1976. – С. 105–111.
 17. *Маковецкий И.В.* Архитектура русского народного жилища. Север и Верхнее Поволжье. – М.: Изд-во АН СССР, 1962. – 338 с.
 18. *Мансветов Н.Д.* Художественные и бытовые данные в славянском списке летописи Георгия Амартола из библиотеки московской Духовной Академии // *Труды 5 Археологического съезда в Тифлисе.* 1881. – М., 1887. – С. 161–169.
 19. *Павлинов А.М.* История русской архитектуры. – М., 1894. – 265 с.
 20. *Павлуцкий Г.Г.* Деревянные и каменные храмы // *Древности Украины.* – Киев, 1905. – Вып. 1. – С. 1–31.
 21. *Панова Т.Д.* Памятники Московского Кремля в Лицевом своде XVI в. // *Советская археология.* – 1983. – № 4. – С. 83–94.
 22. *Привалов Н.И.* Гудок, древнерусский музыкальный инструмент, в связи с смычковыми инструментами других стран. Историко-этнографическое исследование. – СПб., 1904. – 34 с.
 23. *Рабинович М.Г.* Древнерусские знамена (X–XV вв.) по изображениям на миниатюрах // *Новое в археологии: Сборник статей, посвященный 70-летию Артемия Владимировича Арциховского.* – М., 1972. – С. 170–181.
 24. Соловецкие рукописи. – URL: http://expositions.nlr.ru/ex_manus/Solovki_Manuscripts/show.php?i=2eabf209-5d8a-49b2-8b25-f8d5aa6a0fa5&l=129 (дата обращения: 1.06.2022).
 25. *Султанов Н.В.* Образцы древнерусского зодчества в миниатюрных изображениях. Исследование по рукописи XVI века «Житие Николая Чудотворца» // *Памятники древней письменности и искусства.* – Санкт-Петербург: О-во любителей древ. письменности, 1881. – 41 с.
 26. *Суслов В.В.* Материалы к истории древней новгородско-псковской архитектуры. – СПб., 1888.
 27. *Суслов В.В.* Очерки по истории древнерусского зодчества. – СПб., 1889.
 28. *Трутовский В.К.* Новые первоисточники для истории ценностей допетровской России – художественные // *Российская ассоциация научно-исследовательских институтов общественных наук. Институт археологии и искусствоведения. Труды отделения археологии.* – М., 1926. – С. 84–88.

29. *Хорошкевич А.Л.* Изображения иностранных купцов в миниатюрах «Жития Сергия Радонежского» конца XVI в. // Культура Древней Руси. – М. : Наука, 1966. – С. 281–286.
30. *Худяков М.Г.* Татарская Казань в рисунках XVI столетия // Вестник научного общества татароведения. – Казань, 1930. – № 9/10. – С. 45–60.
31. *Черносвитов П.Ю., Окорочков А.В.* Обеспечение водных промыслов и путей сообщения. Средства сообщения // Культура русских поморов: опыт системного исследования. – М. : Научный мир, 2005. – С. 44.–86.
32. *Черный В.Д.* Русская средневековая книжная миниатюра как явление отечественной культуры: Направления, проблемы и методы изучения : автореферат дис. ... доктора культурологии : 24.00.02 / Рос. ин-т культурологии. – Москва, 1998. – 36 с.
33. *Сидорова Т.А.* Реалистические черты в архитектурных изображениях древнерусских миниатюр (материалы к исследованию) // Архитектурное наследие. – М., 1958. – № 10. – С. 73–100.

Раздел 3

МАТЕРИАЛЫ VIII НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ДЕДИНОВО – КОЛЫБЕЛЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ФЛОТА»

КРУГЛЫЙ СТОЛ «ДОЛБЛЁНЫЕ ЧЕЛНЫ НА ОКЕ: ОПЫТ ИЗУЧЕНИЯ И МУЗЕЕФИКАЦИИ»

Шаблин А. А.

На родине первого российского военного корабля «Орел» (1669 г.), в селе Дединово городского округа Луховицы Московской области, с 2006 г. с интервалом один раз в два года проводится научно-практическая конференция «Дединово — колыбель отечественного флота». За прошедшее время состоялось восемь конференций, на которых, прежде всего, рассматривались вопросы по истории судостроения и судоходства Центральной России XVI—XIX вв. и по истории села Дединово и его окружи. Материалы прошедших конференций были опубликованы в трех «Дединовских сборниках» (2007, 2012 и 2020 гг.).

VIII конференция, состоявшаяся 9—10 июня 2022 г., была посвящена 350-летию Петра Великого, который дважды бывал в Дединове, лично показывал местным плотникам, как должно делать учрежденные им «новоманерные» речные суда, а также забрал на строительство и обустройство основанной на Неве новой столицы империи несколько сотен дединовских плотников и рыбаков.

В рамках VIII конференции «Дединово — колыбель отечественного флота» 9 июня 2022 г. на базе мастерской В. Н. Пивоварова в д. Лисьи норы (4 км от с. Дединово) был проведен Круглый стол «Долблённые челны на Оке: опыт изучения и музеефикации».

Задачами Круглого стола организаторы наметили обсуждение возможных путей использования составных долблённых челнов приокских сел средней Оки, являющихся культурным достоянием региона в музейном пространстве; рассмотрение вариантов показа челнов в ходе экскурсионной работы; выяснение места составных долблённых судов в эволюции средневекового окского судостроения; обобщение опыта изучения и экспозиции этих судов в других регионах России.

В программу Круглого стола были включены доклады:

- 1) «Сохранение памятников традиционного судостроения Поочья» (Шаблин Андрей Александрович, г. Коломна, доцент ГСГУ, к. и. н.).
- 2) «Археологические находки долблённых лодок на территории Восточной Европы» (Кашина Екатерина Александровна, г. Москва, научный сотрудник ГИМ, к. и. н.).

- 3) «Керженский ботник» (Филиппов Юрий Владимирович, г. Нижний Новгород, генеральный директор Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника, д. п. н.).
- 4) «Челны-однодеревки Рязанского историко-архитектурного музея-заповедника» (Иванов Дмитрий Александрович, г. Рязань, заведующий отделом археологии Рязанского историко-архитектурного музея-заповедника).
- 5) «Челны села Ловцы» (Пискунова Татьяна Ивановна, заведующая Ловецким отделом Луховицкого историко-художественного музея).

Для участников Круглого стола была организована выставка челнов и их моделей.



Илл. 1. Участники Круглого стола осматривают выставку челнов

Проблема изучения и музеефикации составных долблёных челнов, несомненно, будет одной из тем и следующей конференции в середине 2024 г.

СОВРЕМЕННЫЕ СОСТАВНЫЕ ДОЛБЛЁНЫЕ ЧЕЛНЫ НА СРЕДНЕЙ ОКЕ И ПРОБЛЕМА ИХ ИЗУЧЕНИЯ

Шаблин А. А.

Долблённый составной челн — оригинальное историко-культурное явление сел бассейна средней Оки и ее притоков (Цна, Пра с притоками Ялма, Бужа) с многочисленными озерами. На карте Московской области это три современных городских округа (Луховицкий, Шатурский и Егорьевский), а также Гусь-Хрустальный район Владимирской и Клепиковский район Рязанской областей.

Мы рассмотрим составные долблённые челны современного юго-восточного Подмосковья, где практика их изготовления не прерывалась вплоть до начала XXI века. Здесь еще сегодня живут мастера, владеющие техникой изготовления подобных судов, что позволяет даже в наше время вести изучение подобных судов с привлечением информации судостроителей и на основе личных наблюдений за спецификой их изготовления и использования.

Несмотря на такие условия, подобная работа в абсолютном большинстве случаев пока ведется лишь усилиями краеведов, от случая к случаю, с редкими публикациями наблюдений. Это притом, что традиции изготовления составных долблённых челнов стремительно уходят в прошлое, а отдельные формы таких челнов исчезают буквально на наших глазах.

Окские челны

В приокских селах Дединово, Любичи, Ловцы, Белоомут (современный городской округ Луховицы) истари строились челны нескольких типов в зависимости от их назначения: рыбацкий, грузовой (до 10 м в длину), охотничий (небольшой и легкий). Помимо обслуживания промысловой деятельности челны обеспечивали сообщение внутри села, особенно во время продолжительных весенних разливов, ежегодно затопливавших эти села на 4–6 недель. Потому мастерством их изготовления владели многие местные жители.

Сегодня челны чаще всего можно встретить в селе Дединово. Здесь они присутствуют в трех видах:

- 1) Как и прежде, в качестве действующих судов, использующихся местными жителями для хозяйственных нужд и для рыбалки. Их по-прежнему можно увидеть хранящимися у жилых домов или непосредственно на воде. Серьезное уменьшение за последние 20–30 лет числа мастеров, умеющих и желающих строить челны, привело к тому, что при необходимости дединовцы все чаще заказывают их изготовление немногим оставшимся мастерам-односельчанам. Так, два совершенно новых дединовских челна находятся в мастерской В. Н. Пивоварова (соседняя д. Лисьи норы), изготовленные мастером на заказ. Тем не менее увидеть челны в Дединове по-прежнему может любой оказавшийся здесь путешественник, а во время экскурсий

по селу, организуемых местным краеведческим музеем, можно узнать и об особенностях их изготовления и использования.

- 2) В Дединове челны также являются выставочным экспонатом местного музея, а также челн установлен в морской кадетской школе «Орел» с. Дединово. Однако в местном музее на сегодняшний день отсутствуют площади и условия для хранения и показа этих судов, что лишает посетителей возможности обстоятельно познакомиться с оригинальными долблёными судами непосредственно в музее. Удобнее это сделать непосредственно на реке.



Илл. 1. Челны в Дединовском краеведческом музее

- 3) В том же Дединовском краеведческом музее можно увидеть модели челнов, автором которых является местный мастер В. Н. Пивоваров. В музее представлены челны различного вида и разного времени использования, здесь они выставлены в составе интересного собрания моделей разнообразных окских судов XVII–XIX вв. (дошаники, струги, барка и пр.).

В соседних с селом Дединово селах Ловцы и Любичи сегодня также еще можно увидеть долблёные составные челны как на воде, так и на хранении во дворах местных жителей. Правда, все они изготовлены несколько десятилетий тому назад, и в настоящее время в этих селах новые суда уже не делают. Только сохранение нескольких изготовленных еще в последней трети XX века экземпляров позволяет увидеть характерные особенности здешних челнов, некогда имевших широкое распространение и в Любичах, и в Ловцах.

Еще в одном приокском селе Белоомут челны уже давно не делают, традиция их изготовления прекратилась в середине XX века. Однако их по сей день помнят

старожилы села. В воспоминаниях, записанных автором этих строк в 2009 году, житель с. Белоомут Беленовский Валерий Алексеевич (1921–2018) рассказывал, что местные «челны долблёные были — брали иву, она пустотелая, но у нее очень прочная кора. Соединяли скобами и конопатили паклей с дегтем. Потом стало больше досок. Достоинства челнов: легко управлять (одной рукой), быстроходный».



Илл. 2. Дединовский, любический и ловецкий челны. 9 июня 2022 г.

Все названные села (Дединово, Любичи, Ловцы, Белоомут) находятся непосредственно на р. Оке и в XVI — середине XVIII вв. являлись дворцовыми, населенными рыбными ловцами, обеспечивавшими великокняжеский, а затем царский двор окской рыбой¹. Челн изначально был обязательным атрибутом каждого рыбака, со временем превратившись в универсальное средство перевозки грузов и людей по Оке и по затапливаемой во время весенних разливов окской пойме. Во всех названных селах в большинстве случаев изготавливали крупные челны (от 3,5 м и до 6 м), имеющие высокий борт (с набойными досками — до 0,5 м) и достаточно мощные борта (толщина бортов около 5 см).

Стоит заметить, что помимо Дединова, в других названных селах челны не представлены в качестве экспонатов местных краеведческих музеев, равно как нет их и в историко-художественном музее районного центра — в городе Луховицы.

Челны на окских притоках

Из окских притоков, на которых изготавливались составные долбленые челны, следует выделить, прежде всего, р. Цну, берущую начало в мешерских лесах и впадающую в Оку около села Любичи (откуда они, скорее всего, и получили распространение на этой реке). Из сел на Цне практика изготовления челнов до конца

¹ Кочетков С. А. Рыбаки великих государей. Великокняжеские сельские ловецкие сообщества средней Оки: дворцовый рыбный промысел, судьба, субкультура. — Рязань : Русское слово, 2014. — 335 с.

XX века сохранялась в селе Никиткино городского округа Егорьевск. Строившиеся для небольшой речки, на которой не встречается высокая волна, никиткинские составные долблённые челны имели невысокие борта (с толщиной 2–2,5 см) и средние размеры (не более 5 м в длину). Из-за этого их использование на полноводных реках было затруднено. Зато легкие и хорошо управляемые эти суда были практически незаменимы на озерах и в лесах, затопленных вешними водами. Низкобортные и легкие, они свободно преодолевали мели и любые преграды в воде (завалы деревьев, пни и пр.). В конце XX века у этих челнов появилась транцевая корма, некоторые хозяева пытались крепить на ней моторы.

Сегодня в селе челны не изготавливаются.

Челны подмосковной Мещеры

Лесной Мещерский край вообще и его часть в пределах Московской области (гор. округ Шатура) необычайно богат на реки и озера, что стало причиной раннего появления здесь разнообразных лодок. В подмосковной Мещере строились и составные долблённые челны.

В своем большинстве они несколько меньше окских челнов, прежде всего, по ширине, и имеют менее сложную конструкцию — обычно состоят всего из пяти деталей². Здесь их чаще называют не челнами, а долблёнками, просто лодками, а благодаря краеведам в последнее время все долблённые суда Мещерского края стали называть «черными лодками Мещеры» (правда, все челны приокских сел после смоления также имеют неизменный черный цвет).

Заметное отличие в изготовлении здешних составных долблённых челнов состоит лишь в том, что местные мастера сначала из ствола дерева выдалбливают свищ, который потом распиливается вдоль, и между образовавшимися двумя половинками вставляют днищевую доску и штевневые элементы (шипы), тогда как на Оке каждая деталь челна изготавливается отдельно (борта, днищевая доска, шип и пр.). Также при создании шатурских челнов применяются более крупные скобки, часто пробивающие доску насквозь, а швы заливают лишь смолой (позднее — гудроном), без пакли и черемуховой лозы.

В отличие от Оки долблёнки городского округа Шатуры несколько раз описывались краеведами³. Помимо этого, в сентябре — октябре 2016 г. и в июне 2017 г. местное отделение Федерации этноспорта России, краеведы Московской, Рязанской, Владимирской областей провели две историко-этнографические экспедиции по изучению мещерских челнов. Надо признаться, что местные исследователи в силу своих возможностей немало делают для изучения и распространения информации о здешней долблёнке.

² Кочетков С. А., Шаблин А. А. Долбленные суда на Оке // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. — М.: Институт Наследия, 2021. — С. 384–385.

³ Белоусов Ю. А. Черные лодки, мещерские челны и долбленки приозерной Мещеры: очерки исследователя Мещерского края. — Сергиев Посад, 2021; Старостин Е. В. Течет история. — Спас-Клепики, 2011. — 48 с.

Руководитель программы «Сердце Мещеры» и участник экспедиций 2016 и 2017 гг. Ю. А. Белоусов приводит свидетельства, что подобные лодки еще в конце XX века изготавливали в целом ряде сел городского округа Шатуры: Шмели, Пышлицы, Кривандино и др. На долблёных лодках местные жители перевозили сенокосцев на заливные луга, «ездили» на острова, удобные для лова рыбы⁴. Но сегодня здесь подобных лодок уже не строят. Только на р. Пре еще сохранилось несколько челнов, сделанных в прежние годы: в с. Дорофеево у С. Утина, в доме отдыха «Микулин остров».

Мастера, делавшие челны лично, в городском округе Шатуре сегодня живут лишь в с. Фрол, что на р. Ялме (приток Пры). Притом что практика строительства челнов получила здесь распространение поздно, лишь в середине XX века. По свидетельству уроженца села, мастера-судостроителя Евгения Ивановича Шестова (1936 г. р.), записанному автором, во второй половине XX века в селе их делало только пять мастеров. Сама практика изготовления подобных судов, по словам Е. И. Шестова, была поздним заимствованием из соседнего села Коренец. «Отец как-то оттуда пригнал лодку..., — рассказывает Евгений Иванович, — и по ней делал все остальные. А потом, глядя на отца, стали делать в деревне...». (Видимо, это была наиболее популярная практика распространения технологии строительства составных долблённых челнов в рассматриваемом регионе.)

Сегодня челны в с. Фрол имеются только у двух хозяев (Е. И. Шестов и Ю. Г. Шорников), но и они изготовлены несколько десятилетий тому назад, практически не используются и нуждаются в ремонте. Не способствует их долгому сохранению круглогодичное нахождение у воды (у Е. Шестова непосредственно на воде), без укрытия и без регулярной обработки корпуса.



Илл. 3. Челны Ю. Г. Шорникова. Село Фрол на р. Ялме

⁴ Белоусов Ю. А. Черные лодки, мещерские челны и долбленки приозерной Мещеры: очерки исследователя Мещерского края. — Сергиев Посад, 2021.



Илл. 4. Челн Е.И. Шестова

Челн – явление местной культуры

На примере восточного Подмосковья мы видим совершенно отчетливую и вполне понятную тенденцию: быстрое уменьшение числа сел, где по сей день продолжают изготавливать и использовать долблёные составные челны. При этом на сегодня в России они представлены всего лишь в нескольких музеях (изготовленный В. Н. Пивоваровым челн в Музее Мирового океана в Калининграде, дединовский, никиткинский и любический челны в краеведческом музее села Дединово), а их изучение, в отличие от изучения, например, однодеревых долблёных челнов, едва начато.

Между тем составной челн на средней Оке веками был не просто транспортным средством, он — любимое детище, хранимое и лелеемое каждым здешним рыбаком, он часть культуры этого края, участник сельских праздников и торжественных семейных событий (приезд гостей, перевозка приданого, доставка церковной утвари и пр.).

Так, работавший в Дединове в 1898 г. этнограф Н. М. Мендельсон записал о начале разгульного и веселого праздника Ярилки, справлявшегося здесь в последнее воскресенье перед Петровским постом: «Накануне этого дня, в сумерки, после всенощной, молодые парни и девушки, забрав с собой водки и подсолнухов, в долбленых челнах спускались вниз по Оке...» на Ярилину плешь⁵.

⁵ Архив Государственного этнографического музея. Ф. 7. Оп. 1. Д. 1445. Л. 13.



Илл. 5. Переправа на челнах через Оку. Село Дединово. Середина XX века

Любимым занятием дединовской молодежи еще в середине XX века был объезд на челнах вокруг села по бохотам, каналам и сообщающимся озерам.

Уже в XX веке уроженка Дединова М. П. Немова (1908–1991), вспоминая занятия односельчан начала XX века, записала: «В селе были все профессии: сапожники, портные, ... паромщики на пароме, челночники на перевозе на челнах, пастухи...»⁶. Челн был необходимой принадлежностью каждого хозяйства. Описавший в 1920-е гг. приокские села Зарайского уезда рязанский краевед И. А. Шавыкин заметил о Дединове: «В затопленных частях на время разлива всякое пешеходное сообщение прекращается, и связь поддерживается только при помощи лодок и челнов, которые держатся про запас в заливаемых частях почти в каждом дворе»⁷.

Потому в приокских селах по сей день немало семей бережно хранит в сухом сарае или под полом дома челн, сделанный отцом или дедом десятки лет тому назад, хотя уже давно нет в живых их создателей, а сами челны не находят применения в деле. Потому что память.

Эту память помогло бы сохранить создание тематического музея. Неслучайно в 2013 г. идею создания в Дединове морского музея-заповедника обсуждала комиссия по морскому наследию морской коллегии при Правительстве РФ⁸. С 2016 г. робкую работу по созданию в Дединове Музея окского судостроения ведут местные власти. Однако обе попытки, к сожалению, не дали результата, и ожидать решение этого вопроса пока не приходится.

⁶ Немова М. П. Село Дединово Луховицкого района Московской области (бывшей Рязанской губернии Зарайского уезда) // Краеведческие исследования (Краеведение и местные сообщества). — Вып. I. — Рязань, 2001. — С. 140.

⁷ Шавыкин И. А. По реке Оке в Зарайском уезде / Научный архив Рязанского музея-заповедника. Этнологический архив общества исследователей Рязанского края. Кн. XII. Рукопись 296. Л. 2.

⁸ Мозговой С. А. Морское культурное наследие России: изучение, сохранение, музеефикация. — М., 2021. — С. 382–383.

Зато ничто не мешает исследователям вести изучение сохранившихся типов окских деревянных судов. Тем более что перед ними стоит немало интересных вопросов, связанных с этой темой. Например, когда появился известный нам сегодня тип составного долблёного челна, и повлияло ли это на развитие практики судостроения на Оке? Могли ли составные долблёные челны быть переходной стадией между судами на основе струговой трубы и дощаником? Почему создание подобных челнов столь широкое распространение получило именно на средней Оке? Подобные вопросы ждут своего решения. Пока на Оке и на мещерских озерах еще можно встретить челны.

Литература

1. Архив Государственного этнографического музея. Ф. 7. Оп. 1. Д. 1445. Л. 13.
2. Белоусов Ю.А. Черные лодки, мещерские челны и долбленки приозерной Мещеры: очерки исследователя Мещерского края. – Сергиев Посад : Ремарко, 2021. – 135 с.
3. Кочетков С.А. Рыбаки великих государей. Великокняжеские сельские ловецкие сообщества средней Оки: дворцовый рыбный промысел, судьба, субкультура. – Рязань : Русское слово, 2014. – 335 с.
4. Кочетков С.А., Шаблин А.А. Долбленые суда на Оке // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. – М. : Институт Наследия, 2021. – С. 375–401.
5. Мозговой С.А. Морское культурное наследие России: изучение, сохранение, музеефикация. – М. : Институт Наследия, 2021. – 433 с.
6. Немова М.П. Село Дединово Луховицкого района Московской области (бывшей Рязанской губернии Зарайского уезда) // Краеведческие исследования (Краеведение и местные сообщества). – Вып. I. – Рязань, 2001. – С. 136–176.
7. Старостин Е.В. Течет история. – Спас-Клепики, 2011. – 48 с.
8. Шавыкин И.А. По реке Оке в Зарайском уезде / Научный архив Рязанского музея-заповедника. Этнологический архив общества исследователей Рязанского края. Кн. XII. Рукопись 296. Л. 2.

ТРАНСПОРТНОЕ СУДОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОКСКОГО РЫБОЛОВСТВА

Кочетков С. А.

Село Дединово известно как один из крупнейших центров российского судостроения XVII века, в XVIII столетии обеспечивающее судами большинство перевозок по Оке¹.

Впервые село упоминается в 1498 г. в разъезжей грамоте, отмежевывавшей землю рязанского князя Фёдора Васильевича [Третнего] рязанскому епископу Протасию «противу Дединова»². В начале XVI века Дединово вошло в состав великокняжеского дворцового комплекса, 23 апреля 1516 г. Василий III выдал жалованную кормовую грамоту В. Я. Демьянову на городской стольный путь в Коломне селами Дединово и Ряблово³. В 1536 г. правительство Елены Глинской от имени малолетнего великого князя Ивана IV выдало дединовским рыбакам первую жалованную грамоту, определявшую их статус как дворцовых рыбаков в составе комплекса дворцовых приокских сел.

В XVI–XVIII вв. Дединово являлось ключевым ловецким поселением средней Оки, где располагалась приказная изба комплекса дворцовых сел на Оке. В это время село выделялось и тем, что на местных рыбаков возлагалась обязанность недопущения дефицита рыбы в царских поварнях. И если ловцы других дворцовых сел сдавали рыбный оброк в установленные сроки от одного до нескольких раз в год, то дединовцы осуществляли ее поставки «бессрочно» «ото льда до льда», то есть находились весь промысловый сезон от Благовещения до Юрьева дня осеннего на государственной хозяйственной службе.

Для этого дединовские дворцовые рыбаки пользовались рыбными угодьями на участке Оки протяженностью 166 верст (от впадения в нее Угры до реки Цны) и 30 верст на Москве-реке от ее устья до р. Мерски⁴.

Организация рыбной ловли на столь протяженном участке и доставка живой рыбы к Москве требовали соответствующего транспортного обеспечения, поэтому в Дединове, как и в других дворцовых селах на Оке, получила распространение практика изготовления и эксплуатации промысловых челнов и лодок, а также рыбашек — прорезных судов для накопления и доставки живой рыбы потребителям.

¹ *Кочетков С. А., Шаблин А. А.* Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII — начала XIX вв. — Рязань : Русское слово, 2017. — 143 с.

² *Морозов Б. Н.* Грамоты XIV–XVI вв. из копийной книги Рязанского архиерейского дома // Археографический ежегодник. 1987. — М., 1988. — С. 304.

³ *Мазуров А. Б., Цепкин Е. А.* Рыболовный промысел в Коломенском Поочье в XII–XVIII вв. (по данным раскопок в Коломне) // Российская археология. — 2003. — № 4. — С. 136.

⁴ *Кочетков С. А.* Рыбаки великих государей. Великокняжеские сельские ловецкие сообщества средней Оки: дворцовый рыбный промысел, судьба, субкультура. — Рязань, 2014. Гл. IV.

С XVII века Дединово становится главным центром московского речного судостроения⁵. В это время в Дединове производилось несколько модификаций ладей, стругов, большие и малые дубасы⁶, барки, коломенки и др.

Конечно, рыбопромысловые челны и лодки не относились к категории сложных и крупных деревянных судов, какие некогда спускались здесь на воду. Однако это, пожалуй, единственное направление окского деревянного судостроения, которое отчасти просуществовало до настоящего времени и по которому в известной степени можно судить о некоторых особенностях судостроительной традиции, принесшей всероссийскую известность Дединову.

Самым маленькими рыбацкими судами в Дединове были ботники. Здесь их заводили в дополнение к имевшимся в хозяйстве челнам. Черед ботников наступал в основном в середине лета, когда рыба концентрировалась в прибрежной траве. Промысел тогда велся с применением поставных (ботальных) снастей, а рыбу выгоняли из травы специальным приспособлением — боталом. Отсюда и произошло название лодочки. Ее ходовые качества, легкость и маневренность весьма ценились при таком способе промысла.

Эти лодки относились к разряду долблёных однодеревок, основу которых или собственно всю конструкцию целиком составлял «свищ» («труба»). Делали его главным образом из осины или тополя. Сырые заготовки обрабатывали топором и теслами, получая глубокую долблёную колоду с узкими концами. Затем производили операцию распаривания.



Илл. 1. Модель дединовского ботника. Дединовский краеведческий музей

На нижней Оке однодеревые ботники использовались более широко и многопланово, чем в юго-восточном Подмоскowie⁷. В Дединове же они имели относи-

⁵ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать, 1927. — С. 97.

⁶ Барсукова А. В. Истоки русского флота: судостроение на Оке в XVII в. // Военно-исторический журнал. — 2007. — № 8. — С. 60–62.

⁷ Мазуров А. Б., Цепкин Е. А. Рыболовный промысел в Коломенском Поочье в XII–XVIII вв. (по данным раскопок в Коломне) // Российская археология. — 2003. — № 4. — С. 136.

тельно малые размеры и, кроме ботальной рыбалки, использовались при лове ме-рѣжами в спокойных водах, для переправ через небольшие каналы-ройки и бохоты, прогулок и иных текущих нужд. А основными транспортными средствами в ловецких сообществах средней Оки стали составные челны и дощатые лодки.

Похоже, как и во многих других местах, сказался недостаток деревьев значительных размеров для ежегодного массового воспроизводства больших ботников при огромной потребности в судах подобного класса.



Илл. 2. Переправа на челне. Село Дединово. Начало XX века

Среднеокским челнам, в первую очередь дединовскому, ныне посвящено немало публикаций. Их конструкция, состоящая из отдельных частей, скрепленных без применения шпангоутов, вызывает естественный и неподдельный интерес.

Вместе с тем весьма важно, что до сих пор эти лодки являются достойным воплощением сложившейся в старину в регионе с регулярным режимом торгово-экономической деятельности и функционирования окско-москворецкой речной магистрали традиции сооружения деревянных речных судов, рассчитанных на длительную эксплуатацию.

Дединовский челн и подобные ему лодки, несомненно, относятся к категории речных деревянных судов универсального типа и многолетнего пользования. При правильной сборке, обработке и уходе они, сделанные из сырых тюпок, могут служить десятилетиями.

Современные дединовские мастера А. В. Шустов, В. Н. Пивоваров, В. Большаков, С. С. Лисицын, Р. Н. Бакунин и другие единодушны в изложении рецептов долголетия челнов, которые во многом похожи на приемы работы с большими, в т. ч. морскими кораблями.

Собранный, стянутый и сбитый, но непроконопаченный челн следует просушить. Для этого изделие помещают в притененное место (под навес, в сарай, в под-

клет), чтобы под воздействием прямых солнечных лучей судно не испортилось. Самый малый срок просушки — полсезона: если челн собран весной — то готов спустя лето к осени, если осенью — то к следующей весне. Но большинство мастеров считают, что данная операция должна длиться не менее года, чтобы «дерево устоялось» как следует (в семье дединовцев Почекуевых челны просушивали («выдерживали») по 3 и более лет).

По окончании просушивания, если нарушилась подгонка деталей, производят коррекцию конструкции. В зависимости от характера возникших деформаций частей судна его полностью или частично разбирают: клинышками разводят швы, отсоединяют детали, чтобы произвести им дополнительную обработку. Чаще всего в этом нуждаются «щеки» челна — элементы штевневых частей. Бывает, что эта операция оказывается ненужной, и конструкция после высыхания полностью сохраняет исходную форму.



Илл. 3. Соединение дединовского челна

Затем челн стягивают заново и приступают к пробивке швов. Лучшим способом обработки швов, по мнению мастера В. Н. Пивоварова, считается такой. Сначала конопатят изнутри: делают это очень аккуратно, без напора, скрепляя швы скобами. После закрепления скоб изнутри судно приобретает необходимую прочность. Далее производится конопачение челна снаружи — с усилиями, достаточными для придания пробивке необходимой плотности.

В старину качество и способ уплотнения швов существенно продлевали сроки эксплуатации деревянных речных судов. В ответах Переяславльской провинции за 1767 г. приведено на этот счет исчерпывающее сравнение судов, изготовлявшихся на Волге и в соседнем с Дединово селе Ловцы на Оке: «К провозу суда употребляются с низу из Казани и из прочих тамошних мест, покупаются там; а сверху и из



Илл. 4. Челн на воде. 2022 г.

здешнего места Переяславльского уезда в селе Ловцах... Здешнее же судно новое без поправки возьмет четыре воды, а с поправкою шесть вод. Низовые больше двух или трех вод не возьмут, понеже оные конопатят хворостом, а не пенькою, но здешние пенькою, и потому против здешних хуже»⁸.

«Чтобы челн служил долго, его нужно почаще смолить», гласит главное местное правило. От первой обработки конструкции до последнего ее выхода на воду — добросовестно и регулярно. Процедура начинается с промазки челна изнутри. Вар обильно заливается прямо на днище и размазывается квачом по внутренней поверхности лодки. Потом судно обильно пропитывается варом снаружи. Перед весенним половодьем эта операция производилась обязательно и всеми, кто имел челны. «Запахом весны» называли дединовцы ароматы расплавленного для смоления вара.

И, наконец, важнейшим условием сохранения судна является правильный уход за ним. Челн нужно вовремя доставать из воды, тщательно отмывать корпус изнутри и снаружи. При хранении он вывешивается на козлах или чурках днищем вверх и помещается под навес или в какое-либо затененное место. Нельзя оставлять судно прямо на земле: от соприкосновения с почвой или растительностью дерево запаривается, подпревает и начинает разрушаться.

⁸ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). — М. : Транспечать, 1927. — С. 97.

Третьим видом промысловых судов на средней Оке были дощатые лодки. Фактически они представляют уменьшенное подобие «струга дединовского дела». В середине XVII века в Центральной России данный тип судна позиционировался как дединовская новинка, позволившая отказаться от конструкций на основе «трубы» и перейти к дощатым стругам, в которые и «больше положится... государеву запасу», и «тем досчатым стругам водяной ход мельче»⁹.

Большее применение в рыболовстве дощатые лодки получили в других селах средней Оки. В Дединове в XX веке их преимущественно использовали в период вешнего половодья для перевозки грузов, на переправах.

Как и 300–400 лет тому назад, лучшим материалом для такого типа судна являлись сосна и особенно елка: она не кололась и хорошо «держала форму».



Илл. 5. Сборка челна. Дединово. Конец XX века

Лодку начинали делать со штевней и центральной днищевой доски. Из елового кругляша диаметром не менее 20 см мастерили форштевень-«волнорез»: вытесывали из кругляша трехгранник, выбирали четверть для подшива и подгонки бортовых досок. Если планировали обшивку клинкером, то можно было выбирать четверти только для нижних подшивных досок. Для задней части изготавливали или второй такой же штевень, или транцевую часть из елки трапециевидной формы.

Далее соединяли форштевень с транцевой частью или ахтерштевнем днищевой доской. Носовая часть днищевой доски должна точно соответствовать ширине нижней части форштевня (ахтерштевня). Доска к форштевню заделывалась в четверть, выбираемую снизу на внутренней стороне форштевня. Для улучшения ходовых качеств лодки применялась технология придания днищу выпуклой к центру судна формы. С этой целью при монтаже конструкции посередине днищевой доски подвешивали груз для прогиба. Затем подшивали днищевые (с прогибом или без)

⁹ Российский государственный архив древних актов. Ф. 210. Белгородский стол. Кн. 261. Л. 149.

и бортовые шпангоуты. При клинкерной обшивке бортовые шпангоуты с внешней стороны делались с «уступом».

Борта лодки обшивались высотой в 2–3 доски. Слишком высокие борта мешали грести. Бортовая обшивка лодки была сопряжена с проблемой крепежа досок в изгиб. Решалась она по-разному. Конечно, можно было обшить борта более податливыми сырыми досками, однако судно получалось тяжелым и неудобным в эксплуатации. Поэтому практиковалось два способа работы с сухим материалом. Бригада В. Н. Пивоварова, например, отбирала сухие и ровные еловые и сосновые доски, предварительно некоторое время держала их в принудительно изогнутом состоянии и только потом, когда они приобретали изогнутую форму, прибывала к набору.

Сухие доски можно было перед монтажом ненадолго замочить в холодной воде, но тогда нужно было подсушивать готовое изделие.

Завершался монтаж устройством днища. Подшивка досок велась от центральной доски к краям. Последние крайние днищевые доски загонялись плотно, с силой.

После конопачения швов их лучше было закрыть рейками-нащельниками, чтобы пенька или другой уплотнительный материал не вываливался.

Совершенно забытым ныне на средней Оке видом судна, которое раньше задействовали в процессе реализации улова, были рыбняшки — прорезные струги и лодки. История возобновления поставок рыбы в дворцовые пруды Москвы в 1746 г. показала, что их сооружение было для дединовцев делом привычным. Они очень быстро и эффективнее других подготовили рыбняшки к решению поставленных Дворцом задач, а в последующем умело использовали эти суда¹⁰. Вообще на Оке рыбняшки применялись до середины XIX века¹¹.

Представление о таких прорезных судах, применявшихся на Оке и Москве-реке, можно составить по материалам осмотра судов для перевозки живой рыбы в селе Коломенском у Тайницких ворот на Москве-реке в 1748 г. Тогда в Коломенском



Илл. 6. Заводни и челны на Оке. Начало XX века. Из фондов Коломенского краеведческого музея

¹⁰ Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 31117. Л. 2–6.

¹¹ Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 31031.

оказалось 8 рыбняшек и 1 подчалок, доставившие рыбу из дворцовых волостей нижней Оки и волостей, расположенных на Волге вблизи устья Оки.

Они были при описании классифицированы как барки и струги. При небольших объемах перевозимой рыбы применялись прорезные лодки. Размеры судов, видимо, также зависели от количества размещаемой в них рыбы, длина осмотренных судов колебалась от 7 сажен с аршином до 19 сажен при ширине в 2–3 сажени. Суда имели мачтовые деревья. На корме и на носу, над герметичными отсеками, устраивались шакши — постройки для бурлаков и приготовления пищи. В комплектацию рыбняшек входили дощатые или однодеревные лодки, которые среди прочего служили для завоза якорей при проводке этих судов.

Таблица 1

**Осмотр судам для перевозки живой рыбы и при них припасов. 1748 г.
в селе Коломенском на Москве-реке у Тайницких ворот¹²**

«Имеется под смотрением из разных волостей с живой рыбою 8 барок»

Судно	Размеры. Цена	Особенности	Утварь	Вспомогательные суда
Барка Ячменской волости	4 рубля 50 коп.	1. Покрыта тесом, а тесу на барке и на передней шакше худого и доброго 47, задняя шакша забрана тетосом 2. 2 шакши. 3. Правильное весло и мачтовое дерево.	9 окованных шестов, 3 шеста без оков. Топор малый (6 коп.), напарья (10 коп.), скобель худой (2 коп.). Якорь четверорогий в 4 пуда 10 фунтов с шеймою лычною ветхою (по 50 коп.). 200 сажен варовых снастей, бечевных и причалов, и всяких верёвок (1 руб. 50 коп.)	Лодка однодеревная (1 руб. 20 коп.).
Барка Заборовской волости	5 рублей	1. Покрыта тесом, а тесу и на ларе, и на передней шакше худого и доброго 50 тесниц. Задняя шакша забрана и покрыта тесом 2. Правильное весло и мачтовое дерево с 2 лошками. 3. 2 шакши и ларь .	1. Топор (5 коп.), напарья (10 коп.), скобель (3 коп.) 2. 7 окованных шестов, 4 оковы с шестов (20 коп.) 3. Якорь 4 пудов 20 фунтов, четырёхрогий, один обломлен (50 коп.) 4. Варовых снастей, бечевных и причалов, и всяких пеньковых веревок — 170 сажен. 5. Брундук с кольцом железным, канату лычного — 30 сажен, канат смольной — 5 сажен (1 руб. 20 коп.)	Лодка дощатая ветхая (25 коп.).

¹² Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 31117. Л. 2–6.

Продолжение табл. 1

Судно	Размеры. Цена	Особенности	Утварь	Вспомогательные суда
Барка Березницкой волости		1. Ларь покрыт тёсом, тесу доброго и худого — 50 тесин. 2. 2 шакши. Передняя крыта лубьём и скалами ветхими. Задняя шакша, и в ней постлан пол тесом, цепь с пробоем 2 замета, 2 пробоя с висячими замками железными 3. 2 лейки, правильное весло, мачтовое дерево с 2 лошками.	1. Окованных шестов — 24. 2. Топор ломаный без топорища, скобель, напарья ломаное, долото, лебеза. 3. Якорь четверорогий в 5 пудов. 4. Шейма варовая, варовых снастей, бечевых и причалов, и всяких пеньковых прелых верёвок.	Лодка од- нодеревная с веслом.
Барка Елнацкой волости	Длина 7 сажен с аршином, поперёк — 3 сажен	1. Дерево мачтовое да 30 досок разных мер. 2. 2 лейки на носу и на корме. 3. 2 шакши, крыты лубьём.	1. 16 окованных шестов. 2. Якорь двоерогий, 5 пудов. 3. Напарье малое, долото, топор. 4. Шейма — 12 сажен, 2 бечевы (90 и 70 сажен маховых). 5. Бурундук с кольцом. 6. 2 ложки мерою 25 сажен.	Лодка-дош- ник в 5 сажен (50 копеек).
Подчалок Березницкой волости	Длина 6 сажен, поперёк — 2 сажени маховых			
Струг Березницкой волости	Длина — 12 сажен, поперёк — 3 сажени маховых	1. Мачтовое дерево с лошками, весло с лопатою. 2. 2 шакши покрыты лубьём и скалами, прибиты костылёвыми гвоздями. 3. На крышке ларя и потопчинах 4-х саженного 55 тесниц.	1. Топор, напарья, долото, скобель, лебеза. 2. 2 замёта с пробоинами, цепь с пробоем, замок висячий. 3. Шестов с оковами — 12, без оков — 5. 4. Якорь 3-рогий, а 4-й отломлен, в 5 пудов 10 фунтов. 5. Лейка для выливания воды — 1. 6. Снастей варовых в брундуках и в 2 бечевах ветхих — 120 сажен.	Лодка одне- деревая с вёсла- ми (25 копеек).

Окончание табл. 1

Судно	Размеры. Цена	Особенности	Утварь	Вспомогательные суда
Барка Решемской слободы	Длина — 10, поперёк — 3 сажени маховых	1. На ларе 50 тесниц. 2. Мачтовое дерево. 3. Весло с лопатой.	1. Якорь троерогий, а 4 сломан в 7 пудов ½.	Лодка однодеревая ветхая (25 копеек).
Барка Муромских езовых деревень	Длина — 19 сажен, поперёк — 2 сажени с половиной маховых			
Струг Елнацкой волости без рыбы	Длина — 10 сажен, поперёк — 3 сажени без ¼ аршина			Лодка-однодеревка длиной 2 сажени с ½.

Словарь к таблице 1

Шейма	якорный канат
Напарье	бурав с ручкой (диаметр 12)
Лебеза	инструмент для конопатки
Брундук	веревка для причаливания судна (чалка)
Шакша	шалаш, срубец на судне для бурлаков
Ларь	деревянный ящик из толстых досок, употребляемый для заделки швов в подводной части судна.

Основные проблемы такого способа перевозки улова все же были связаны с высокими издержками. Он оказывался прибыльным при определенных условиях: доставке ценной «красной» (осетровых пород) или крупной, а потому пользовавшейся особым спросом и достаточно дорогой при реализации на рынке в столице рыбы.

Экономическая сторона организации перевозки живой рыбы водным путем хорошо отражена в деле о доставке живой рыбы из муромских езовых деревень в московские дворцовые пруды в начале 30-х гг. XVIII века. В донесении от 1732 г. комиссара Осипа Названова содержится описание планируемых затрат на организацию сбора и провоза живой рыбы в Москву¹³.

¹³ Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 35471. Л. 7.

Дворец установил затраты на один прорезной струг живой рыбы не менее 5 вершков в размере 235 рублей, в т. ч.:

- на наем струга и работников, бурлаков, кормщиков, водоливов — 95 рублей;
- «в струг рыбы посадить» — на 140 рублей.

Причем в струг полагалось помещать не менее 3 500 рыбин.

Мероприятие имело смысл при невысоких расценках на принимаемую рыбу.

В данном случае они были установлены в следующем размере:

- | | |
|--|---------------|
| — стерлядь самоловную в аршин и выше ¹⁴ | 45 копеек, |
| — стерлядь $\frac{3}{4}$ -ую | 5 копеек, |
| — стерлядь от 7 вершков | 4 копейки, |
| — стерлядь от 5 вершков | 1 копейка, |
| — за щуку, леща, судака, шелеспёра, плотву | по 2 копейки. |

Комментируя данные цены, комиссар Осип Названов замечал: «А дешевле той рыбы отправлять не можно». И просил разрешения на применение мер, которые должны были воспрепятствовать продаже рыбаками добычи с отведенных для этой цели ловель на сторону: «...и той уловной рыбы им, ловцам, на сторону не продавать под опасением платежа за каждую рыбу против договору тройной цены денег отнюдь не продавать».

В поисках путей обеспечения прибыльности рыболовного промысла приходилось отказываться от использования рыбняшек и доставки живой рыбы к Москве, отдавая предпочтение сбыту пойманной продукции на местных рынках, а также способам доставки рыбы «в бочках с водой»¹⁵.

В середине XX века эпоха промыслового окского рыболовства закончилась. Однако дощатые лодки и особенно дединовские, любические, никиткинские и другие окские составные блочные челны успешно выдержали испытание временем, конкуренцию с иными типами плавсредств, получили признание не только рыбаков и охотников, но и всех обывателей Среднего Поочья. А уходящий корнями вглубь веков опыт «царских плотников» и сохраняющаяся пока судостроительная традиция заслуживают огромного уважения и изучения.

Литература

1. Баранович В. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Рязанская губерния. — СПб., 1860. — 570 с.
2. Барсукова А. В. Истоки русского флота: судостроение на Оке в XVII в. // Военно-исторический журнал. — 2007. — № 8. — С. 60–62.
3. Кочетков С. А. Рыбаки великих государей. Великокняжеские сельские ловецкие сообщества средней Оки: дворцовый рыбный промысел, судьба, субкультура. — Рязань : Русское слово, 2014. — 335 с.

¹⁴ Рыбу измеряли от глаз до увитка — начала хвоста.

¹⁵ Баранович В. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Рязанская губерния. — СПб., 1860. — С. 230.

4. *Кочетков С.А., Шаблин А.А.* Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII – начала XIX вв. – Рязань : Русское слово, 2017. – 143 с.
5. *Лебедева Н.И.* Касимовские лодки. Рукопись 1924 г. // Описание рукописей этнологического архива ОИРК. Вып. 4. Труды ОИРК. Вып. XXXIX. – Рязань, 1930.
6. *Мазуров А.Б., Цепкин Е.А.* Рыболовный промысел в Коломенском Поочье в XII–XVIII вв. (по данным раскопок в Коломне) // Российская археология. – 2003. – № 4. – С. 129–138.
7. *Морозов Б.Н.* Грамоты XIV–XVI вв. из копийной книги Рязанского архиерейского дома // Археографический ежегодник. 1987. – М., 1988.
8. Российский государственный архив древних актов. Ф. 210. Белгородский стол. Кн. 261. Л. 149.
9. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 31031.
10. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 31117. Л. 2–6.
11. Российский государственный архив древних актов. Ф. 1239. Оп. 3. Д. 35471. Л. 7.
12. Рязанская губерния 125 лет назад в экономическом отношении. Ответы Переяславльской провинции Рязанского (напечатаны в Трудах ВЭО за 1767 г. (ч. VII) // ТРУАК за 1892. – Т. VII. – Рязань, 1893. – С. 47.
13. *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство (История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения). – М. : Транспечать, 1927. – 908 с.

ЛОВЕЦКИЕ ЧЕЛНЫ

Пискунова Т. И.

Расположенное на средней Оке село Ловцы вместе с соседними селами Дединово, Любичи, Белоомут (современный городской округ Луховицы Московской области) с XVII до середины XVIII века входило в комплекс дворцовых сел, населенных рыбными ловцами. Наряду с рыбной ловлей в XVIII веке местные жители изготавливали речные суда, и село Ловцы являлось одним из крупнейших центров судостроения Переславль-Рязанского уезда, в XIX — Рязанской губернии.



Илл. 1. Ловецкий челн. 1907 г. Фотография из семейного архива Е. И. Алипова

Здесь строили струги, коломенки, паузки, барки, полубарки¹. В отдельных случаях изображения подобных судов сохранились на фотографиях начала XX века. Так, на фотографиях из семейного архива купца Егора Ивановича Алипова, не так давно оказавшихся в местном музее, встречаются многочисленные изображения дощатых лодок, барок, коломенок начала XX века. Например, на снимке 1907 г. запечатлена выгрузка с барки двух колоколов, каждый из которых весил около 2-х тонн. На другом снимке того времени мы видим погрузку сена на баржу для отправки в Москву.

Из всего многообразия строившихся в прошлом в селе судов до конца XX века продолжали изготавливать и использовать только дощатые лодки и долблённые (или по-ловецки — рубленые) челны, использовавшиеся для рыбной ловли и охоты.

¹ Кочетков С. А., Шаблин А. А. Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII — начала XIX вв. — Рязань, 2017. — С. 61, 104–105.

Ловецкие челны середины XX века запечатлены на картинах заслуженного художника России Геннадия Павловича Сорогина — «Купание» 1954 г. и «Полдень» 1957 г. Картины написаны в селе Ловцы, куда неоднократно приезжал художник, где он познакомился со своей будущей женой. Можно сделать вывод, что челны тогда еще были естественным повседневным явлением для села, поэтому художник и показал их.



Илл. 2. Сорогин Г.П. Купание, 1954 г.

От второй половины XX века в селе сохранились уже не просто изображения, а сами челны, которые могут увидеть все желающие. Окские составные челны успешно выдержали испытание временем и в отдельных случаях используются в Ловцах до сих пор. И это не случайно. Они обладают превосходными ходовыми качествами, необыкновенно остойчивы, легко управляемы умелых руках.

В последние годы началось изучение и описания дединовских челнов², достойны внимания и челны села Ловцы.

В нашем селе строили или, как говорили в Ловцах, рубили составные челны, похожие на дединовские, но, как говорят старожилы, они отличались «рукой мастера». Например, главную рубленую часть челна — боковую доску — мастер выдалбливал, как учили деды и прадеды, ориентируясь исключительно на старинные местные традиции.

К оригинальным особенностям ловецких челнов можно отнести в большинстве случаев не очень большие их размеры (около 3,5 м). Хотя в селе изготавливались и крупные челны для перевозки грузов, и, напротив, челны меньших размеров, которые обычно использовались для охоты, поэтому их называли «утиные».

² Кочетков С. А. Дединовская традиция судостроения // Дединовский сборник. Вып. III. — Рязань, 2012; Кочетков С. А., Шаблин А. А. Долбленные суда на Оке // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Огорокова. — М. : Институт Наследия, 2021.

Нос у ловецких челнов имеет более округлую форму, чем у дединовских, а борта прямые и более высокие, отчего ловецкий челн несколько глубже дединовского.

При обследовании весной 2022 г. в селе удалось обнаружить всего 6 челнов. Два из них (владельцы Волчков Александр Иванович и Смолин Владимир Николаевич) в настоящее время спущены в воду, находятся на Оке и используются для рыбалки и охоты.

Остальные 4 челна не используются уже на протяжении многих лет. Они хранятся у жителей села Ловцы Родина Василя Николаевича, Обыденова Евгения Николаевича, Обыденова Михаила Владимировича, у дочери Ракитина Виктора Сергеевича в сухом месте (под навесом или в сарае) и по сей день находятся в хорошем состоянии.

Ловецкие челны, как и дединовские, состоят из 9, а при использовании набойных досок для наращивания бортов — из 11 обязательных деталей, которые отдельно вытесываются при помощи топоров и тесел. Делали челны из липы, которую брали в соседнем лесу.

Как и все челны, ловецкие долблёные лодки не имеют шпангоутов, и конструкция сохраняет прочность за счет скобок и небольшого числа гвоздей, а также благодаря искусной подгонке деталей. В челне доски соединяются встык друг к другу. В местах соединения частей с доски снималась фаска, благодаря чему образовывалось углубление для уплотнения швов паклей. Отдельные детали соединялись между собой коваными штырями (в советское время простыми гвоздями без шляпки), а уже потом по всей длине соединения прокладывалась пакля, сверху черемуховый или ивовый прут и через каждые 5 см доски скреплялись металлическими скобками. Обычная ширина скобки — 15 мм, длина — 20 мм, длина загнутых концов — 15 мм. Скобки сделаны из прочного металла толщиной около 1 мм. Гвозди забиваются в детали наискосок в небольшое углубление, чтобы за выступающие шляпки при рыбной ловле не цеплялись сети.



Илл. 3. Челн В. Н. Родина, с. Ловцы

Время изготовления челна, изготовленного И. Н. Авдониным и находящимся в настоящее время у жителя села Ловцы В. Н. Родина, неизвестно. Данный челн со-

стоит из 11 деталей: носовая и кормовая часть (шпы или водорезы), боковые части, надставные доски к бортам, щёки, днищевая доска. Длина челна — 3,5 м, при длине днища 2 м.

Ширина челна по внешнему краю — 90 см, толщина доски борта — 3 см, у кормы — 3,5 см. Высота борта челна — 36 см, высота надставной части борта (щёк) — 10 см. При этом к носу и корме высота борта увеличивается: высота носовой части — 70 см, высота борта у кормы — 60 см.

При правильном уходе челны служили по несколько десятилетий. Для этого предполагалось, что после снятия с воды (на воде челны были с начала весны до поздней осени) их просушивали и ставили под навес или под крышу сарая днищем вверх. Весной перед спуском на воду челн ремонтировали (если требовалась замена деталей или заплаты), смолили — тщательно промазывали все швы (места соединений) и все доски, нагревая смолу в ведре на огне. Для такой работы использовали палку с намотанной тканью.

Ловецкие челны близки челнам соседних приокских сел. Так, живший в соседнем селе Любичи мой дед Ларин Михаил Иванович (1904–1985) также делал челны, а я с детства наблюдала, как он ловко владел топором. Дед был хорошим плотником, и делал челны не только для себя, но и для односельчан.

Сравнение челнов двух соседних сел показывает, что в Любичах челны были остроносые, а в Ловцах имели более округлые формы.

Село Любичи стоит на берегу Цны — небольшой речки, впадающей в Оку, и для рыбалки на Цне нужно было маневренное небольшое судно, способное носом раздвигать заросли. В устье Цны, в зарослях кустов, с осени прорубали «ходы», чтобы прошел челн, и в этих дорожках ставили мерёжи, ловили рыбу. У каждого рыбака была своя промысловая территория.

Хранящийся в нашей семье любический челн моего деда Михаила Ивановича Ларина сделан примерно в 1972 г., то есть 50 лет назад, но и по сей день остается в хорошем состоянии благодаря хранению в сухом месте под крышей сарая. Основу челна составляют две долблено-тесанные половинки, соединенные доской, которая называется днище. Носовая и кормовая части состоят из 3-х плотно подогнанных



Илл. 4. Челн М.И. Ларина, с. Любичи

между собой частей. Средние части челна соединены с боковыми деталями, которые назывались «щёки». Скреплялись доски коваными четырехгранными гвоздями, длиной 15–20 см, имевшими более острую форму по концам. Их дед заказывал кузнецу Михаилу Акимовичу Сорокину, работавшему в с. Любичи в кузнице.



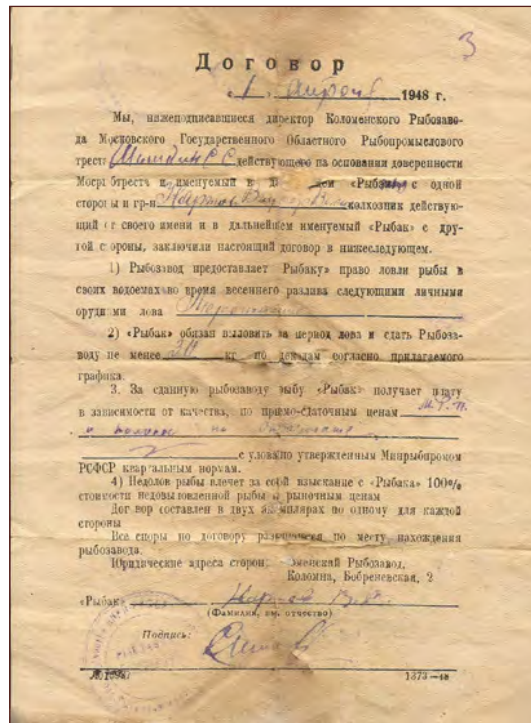
Илл. 5. Заполнение пазов челна лозой черемухи и металлические скобки

После соединения досок в паз между деталями прокладывалась пакля, а сверху вставлялся черемуховый прут. Закреплялось такое соединение скобками из прочного железа толщиной 1 мм. Скобки прокладывались через каждые 5 см по всему соединению. Скобки имели ширину 15 мм, длину 20 мм, загнутый край около 15 мм, они забивались в доску, но не насквозь (ширина доски 3–4 см, а днище имело еще большую ширину — 5–6 см).

Длина челна М. И. Ларина составляет 3,64 м, ширина по внешнему краю — 78 см, высота борта — 28 см, высота надставной доски борта (щёк) — 10 см, толщина доски борта — 3 см, у кормы — 3,5 см, высота кормовой части челна — 60 см, а носовой части — 70 см. Такой челн при необходимости можно было легко переносить вдвоем.

Традиция изготовления челнов в Ловцах и Любичах прервалась окончательно в конце XX века. Легкие и недорогие лодки из дюралюминия и пластика, сегодня широко представленные на рынке, вытеснили челны, требующие самостоятельного изготовления и ухода.

Челны сохранялись до тех пор, пока они использовались профессиональными рыбаками здешних сел до второй половины XX века. Например, согласно сохранившемуся договору 1948 г., мой второй дед Нартов Виктор Васильевич, работавший в колхозе села Любичи, получал от Коломенского рыбзавода право лова рыбы своими снастями во время весеннего разлива в закрепленных за заводом водоемах, за что был обязан сдать предприятию не менее 30 кг рыбы по прилагаемому графику. Для рыбной ловли дед использовал дешевый и приспособленный для местных рек и озер рубленый челн. С исчезновением профессиональных рыбаков, которые в Любичах и Ловцах существовали с XVII до середины XX века, прекратилась и практика изготовления использовавшихся ими снастей и судов.



Илл. 6. Договор В.В. Нартова с Коломенским рыбзаводом. 1948 г.

Последними мастерами, которые рубили челны в селе Ловцы, были Авдонин Иван Никитич 1895 г. р., Сарычев Алексей Дмитриевич 1897 г. р., Цуцкарёв Павел Иванович 1922 г. р., Девяшов Юрий Иванович 1938 г. р., Волчков Иван Иванович 1933 г. р., Попов Анатолий Иванович 1935 г. р. Челны они рубили во второй половине и в конце XX века.

В настоящее время в селе мастеров, которые рубят челны, не осталось. Печально, но молодое поколение не переняло мастерство отцов и дедов.

По результатам исследования можно сказать, что в сравнении дединовские, любические и ловецкие челны имеют однотипную конструкцию. Как говорят старожилы — отличались только рукой мастера и имеют незначительные особенности в форме и размерах.

Литература

1. Кочетков С.А. Дединовская традиция судостроения // Дединовский сборник. — Вып. III. — Рязань, 2012.
2. Кочетков С.А., Шаблин А.А. Дединовские судовые мастера. Из истории окского судостроения XVII — начала XIX вв. — Рязань : Русское слово, 2017. — 143 с.
3. Кочетков С.А., Шаблин А.А. Долбленные суда на Оке // Традиционное судостроение как часть культурного наследия народов России. Т. 1 / под общей редакцией А. В. Окорокова. — М. : Институт Наследия, 2021. — С. 375–401.

Раздел 4 ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАРЯЖСКОЕ МОРЕ «ПУТЬ РЮРИКА». ОТКРЫТИЕ ОСТРОВА РУСОВ НА ЛАДЬЕ «ЗМЕЙ ГОРЫНЫЧ»

Иеромонах Феоктист (Петров)



Илл. 1. Экспедиция «Путь Рюрика»

Как и когда появилась у меня мысль найти никому до сих пор не известный таинственный Остров Русов, на котором обитали не менее загадочные варяги-русы по свидетельствам некоторых арабских историков и географов? Эти сведения об Острове Русов они получили, как я думаю, от купцов-русов, когда те приходили в их страны торговать товарами, полученными в результате сбора дани у своих покорённых племён. Любознательные арабы очень интересовались необычными торговцами, необычно выглядящими, прибывшими к ним на кораблях с резными фигурами голов и хвостов, с расшитыми узорами и орнаментами на парусах. Более похожие на воинов, чем на простых купцов. И действительно варяги-русы были не только искусными кораблестроителями, но и отважными мореходами, но, что более точно, великими мастерами рукопашного боя, сильными и могучими воинами, перед которыми трепетали все, кто имел с ними столкновение в бою.



Илл. 2. Автор и организатор экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» – президент ЧУДО ДВПК «Святорусское Богатырство», руководитель Духовно-культурного кремля «Богатырская Слобода», лауреат премии имени М. В. Ломоносова, иероманях Феоктист (Петров)

Так вот, когда я, возрождая русское боевое искусство, основал свою систему богатырского боя с названием ШЖД «Славяне», что значит Школа Железного Духа, то задумал в 1985 г. построить в Жигулёвских горах древнерусскую крепость с княжьим теремом и башнями, крепостной стеной, воинским полем, с красивой деревянной парусно-вёсельной ладьёй, чтобы в этой крепости, как в круглогодичной школе-лагере, жили отроки со всех городов России (тогда ещё СССР), как в самой настоящей княжеской дружине богатырей, обучаясь богатырским ратоборствам, верховой езде, ходя в морские походы на ладье по Усе и Волге, изучая народные ремёсла, обычаи и традиции наших предков, хороводы, игры, забавы, состязания, песни, поговорки, пословицы, сказки и былины, глубоко познавая славную историю Отечества с помощью летописей и древнерусской письменности, нося одежду древних славян, имея амуницию, кольчуги и доспехи, словом, чтобы они, как на «машине времени», смогли перенестись в ту героическую эпоху великих Защитников Русской Земли, чтобы ощутить и почувствовать то, что нельзя было узнать посреди современного быта людей, потерявших связь со своим прошлым. И именно для того, чтобы возродить историческую память русского народа, я сначала сделал проект крепости в пластилине, а потом приступил к воплощению своей мечты вживую.

И теперь на берегу красавицы Усы, притока Волги, посреди живописных Жигулёвских гор, на «Самарской Луке», день за днём, по брёвнышку, по канонам древнерусского деревянного зодчества, поднимается самая настоящая древнерусская крепость, где дети, юноши и молодёжь, прибывающие сюда со всех регионов



Илл. 3. Духовно-культурный кремль «Богатырская Слобода» с ладьёй «Святая Русь»

России, обучаются Святорусскому Богатырству, доблести и чести, светлому патриотизму, духовно-нравственным ценностям, прививая в своём сердце силу любви к Отчизне. Здесь строятся древнерусские ладьи на Ладейной верфи, где был построен за 3,5 года удивительный сказочный корабль, трёхголовая ладья «Змей Горыныч», на которой и было совершено путешествие по поиску Острова Русов длиной в 10 500 км через 10 стран Балтийского региона. Задачи экспедиции были следующие: найти географическое место, где обитали варяги-русы, узнать, где они обитали



Илл. 4. Ладья «Змей Горыныч», созданная в честь трех братьев, варяжских князей Рюрика, Синеуса и Трувора

до этого, каким образом сюда попали, какого они были этноса и каким маршрутом прибыли в Старую Ладугу, на Белоозеро и Изборск по призыванию союза пяти; племён словен ильменских, кривичей, чуди, мери и веси в 862 г. от Р. Х., чтобы объединить обширные земли восточных славян и их соседей под одним нарядом, чтобы не было распрей и смут, а было одно процветание и рост этой бескрайней земли.



Илл. 5. Ладья «Змей Горыныч», созданная в честь трех братьев, варяжских князей Рюрика, Синеуса и Тривора



Илл. 6. Урок о. Феоктиста по истории Древней Руси для воспитанников НОУ Всероссийской Школы Православной Культуры «Русский Богатырь»

Дело в том, что это исследование белых пятен истории Древней Руси необходимо было мне лично сделать для того, чтобы правильно представлять историю Отечества моим воспитанникам, тем, кого я учу любить Родину, её судьбу, её характер, её славу, её великий русский народ, создавший самую дивную страну с самым возвышенным именем на свете — Святая Русь.

Я решил для изучения истории Древней Руси создать живой музей под открытым небом внутри крепостной стены, сделать там панорамы и диорамы с картинами по сюжетам «Повести временных лет», бессмертного творения преп. Нестора Летописца и многих других летописателей Древней Руси, и когда начал этот проект, то столкнулся с невероятной ситуацией. Как оказалось, историки и исследователи к настоящему времени породили огромное количество разных теорий, версий и концепций о происхождении русского народа, да так, что жизни не хватит, чтобы прочитать все их всевозможные доводы и гипотезы. Так что детям тем более не разобраться в таких, казалось бы, простых вопросах, но, к сожалению, сложно запутанных учёными мужами.



Илл. 7. Святой преподобный Нестор Летописец. Изначально труды по истории мира и Отечества осуществлялись иноками, святыми, духовными лицами Святой Православной Церкви

Я понимал, что прежде чем делать стенды с картами и картинами тех событий и учить по ним детей родной истории, мне нужно самому во всём разобраться и распутать «гордиев узел древнерусской истории». Только тогда, когда я выясню правду о происхождении русского народа, я смогу честно говорить и учить этим важнейшим знаниям, без которых русский человек не имеет истинного исторического мировоззрения, так сказать, не имеет фундамента под ногами, на котором можно стоять крепко, всем сердцем любя своё Отечество.

Враги русского мира, чтобы получить интеллектуальную власть над славянами, постарались наполнить ложными теориями сознание образованных русских людей так, что даже в Царской Императорской России, как и в наше время, их фантазий-

ные фейки о происхождении варягов-русов стали официальной академической школой, преподаваемой в университетах, лицеях и академиях, а ныне и в школьных программах. Мир учёных разделился на три основных лагеря: 1) норманисты, которые выводят русов от скандинавских народов, 2) антинорманисты, которые выводят русов от славянских народов и 3) разные другие, которые предлагают русов считать то кельтами, то иранскими, то финскими, то тюркскими племенами и т. д. Как говорят известные академики, на данный момент существует уже 30 теорий происхождения Древней Руси.

Вновь внимательно прочитав «Повесть временных лет», я вывел свой метод поиска истины, поставив во главу угла религиозную версию, будучи православным иеромонахом, смотрящим на всё с Небесной точки зрения. Я обнаружил, что только благодаря этому знанию можно определить этнос и локализацию русов. Поставив пост во «ВКонтакте» в группе «Богатырская Слобода», я написал следующее: «Варяги Русь были славянами и обитали в юго-восточной части Балтийского моря, так как поклонялись Перуну и все договора с Византийской империей заверяли клятвами Перуну и Велесу, общим богам балто-славянского мира. Если бы они пришли от скандинавов, то покровителями имели бы Одина, Тора и Фрjö и договора бы тогда заверялись их именами. И пантеон князя Владимира имел бы в составе этих богов, а не Перуна, Хорса, Дажьбога, Мокось и Семаргла, почитаемых русами и восточными славянами». Как только вышел мой пост, сразу нашлись скандинавофилы, которые вступили со мной в яркую дискуссию и, затянув в группу «Варяжский вопрос», повели со мной безжалостную войну, совершенно не соблюдая ни рамки приличия, ни тон деликатности, открыв «истинное лицо» норманизма.

Посражавшись там больше года, я решил не терять на них драгоценное время, а, снарядив морскую экспедицию, отправиться в путь на ладье, чтобы вести дискуссию не в тёплых комнатах, кабинетах и библиотеках, а на местах прошедших исследуемых событий, чтобы смотреть на них с борта древнерусской ладьи глазами варягов, как когда-то они смотрели на мир, находясь на больших морских ладьях, идя на них под парусом и на вёслах, на которых помещалось до 40 воинов, согласно известиям «Повести временных лет».

19 февраля 2019 г. в Москве я представил свой доклад о предстоящей экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» на Круглом столе в Российском институте культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, где собрались учёные в области истории и морского наследия, чтобы узнать о целях, задачах и методах моего исследования. На прошедшем Круглом столе, под руководством заместителя директора по научной работе Института Наследия, доктора исторических наук Огорокова Александра Васильевича, также принял участие доктор исторических наук, академик РАН, профессор Липецкого педагогического университета имени П. П. Семёнова-Тян-Шанского Вячеслав Васильевич Фомин, как говорят его оппоненты о нём с нескрываемым уважением, что он является самым главным антинорманистом нашего времени. Вячеслав Васильевич своим мощным и ярким выступлением поддержал мою идею и укрепил меня сделать невероятно трудное дело, на которое я решился ради раскрытия истины практическим путём, ради подтвержде-

ния всех учёных, кто имел или имеет отечественную точку зрения в самой важной из всех наук, так как история не просто наука, а наука об истине и правде, об уроках, которые необходимо выучить, чтобы доброе повторять, а худое избегать. История и истина имеют своим началом слово «исток», что означает — изначальная суть явления или события. И вспомнив слова Екклесиаста: «Время искать», я пошёл в далёкий путь искать историческую истину своего народа.



Илл. 8. Командор-капитан экспедиции о. Феоктист с дружиной варягов-мореходов в древнерусской амуниции

Со мною отправилось немного храбрецов, среди которых, как потом оказалось, было больше пиратов, вредивших моему поиску, чем соратников-единомышленников. Как оказалось потом, ими двигали либо личные амбиции суетного славолюбия, либо просто деньги, так что путешествие было для меня и верных мне людей настолько тяжёлым, что прошло достаточно времени, чтобы я решился писать о нём. Нужно было время залечить душевные раны, чтобы оправиться от их предательств и бунтарских выходов, едких хульных злоречий в интернете и соцсетях. Бывают люди, как рыбы-прилипалы, которые присосутся к акуле и с ней вместе плавают, чтобы питаться её находками пищи и её трапезой. Так и эти, разглядев предстоящую им славу от участия в такой уникальной экспедиции, не смогли не попроситься, чтобы я их взял с собою. Но, как давно известно, без пиратов нет кораблей и морских путешествий. Это испытание, которому подвергаются все мореплаватели и первопроходцы. Однако наш доклад должен быть кратким и об их провокациях лучше будет прочитать в подробной книге о путешествии на «Змее Горыныче», которая, надеюсь, в скором времени будет закончена и выйдет в свет. Слава Богу, в последнее время они стали немного меняться и пересматривать своё отношение. Я их с радостью встречаю и оказываю им всяческое уважительное и дружественное расположение. Надеюсь, что и им наше путешествие принесёт духовную пользу, и они поверят в Бога и в Его милость и тем самым обретут доброе сердце.



Илл. 9–10. 5 мая 2019 г. – старт экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» с территории Национального парка «Самарская Лука» от Духовно-культурного кремля «Богатырская Слобода»

Итак, тщательно подготовив «Змея Горыныча», преобразовав его к длительному походу, проведя все сложные и ответственные работы по ремонту и установке недостающего оборудования с помощью наших многих доброхотов-благотворителей и шефов ПАО «КуйбышевАзот», мы вышли 5 мая 2019 г. в путь от Духовно-культурного кремля «Богатырская Слобода», что находится недалеко от г. Тольятти в Самарской области.



Илл. 11. Чуть живые от страшного переутомления, но счастливые, выходим в путь

Сначала мы миновали Жигулёвское море, потом пошли по Матушке-Волге через Тольятти, Бектяшку, Ульяновск, Болгар, Казань (здесь, к сожалению, по болезни покинул наш экипаж опытный карельский мореход Ю. М. Наумов, который помог мне с проведением Круглого стола и обучением юнг от Всероссийского общества инвалидов морскому делу).



Илл. 12. Командор-капитан экспедиции о. Феоктист с членами команды

Далее через Чебоксары, Козьмодемьянск, Макарьевск, Нижний Новгород, Городец, Кинешму, Кострому, Борисоглебск, Тутаев, Ярославль, Рыбинск вышли на Рыбинское водохранилище, там сквозь разразившийся шторм, привязав всё крепко

к «Змею Горынычу», дошли до Череповца, оттуда по реке Шексне на г. п. Шексну, потом на Заставу белозерских князей, дальше прошли древние земли княжества Синеуса по Белоозеру, потом по Ковже прошли, вышли на Вытегру и оттуда по спокойной воде прошли по Онежскому озеру до села Вознесенья, а там по Свири через Мандроги, Свирьстрой, Сясьстрой, где провели для местных ребятишек Праздник Состязаний, Игр и Забав «Богатырская Силушка» в Международный день защиты детей, в день памяти Свят. Благ. князя Дмитрия Донского.



Илл. 13. Праздник Состязаний, Игр и Забав «Богатырская Силушка»

На «Змее Горыныче» у нас был комплект богатырского реквизита для проведения богатырских соревнований, и мы делали Праздник «Богатырская Силушка» во многих городах России, а потом в странах зарубежной части маршрута.



Илл. 14. Команда «Змея Горыныча» в древнерусской амуниции

Детям так нравился «Змей Горыныч» и богатырские игры, что его встречали с великой любовью и радостью, непрерывным потоком лазили по нему от хвоста до голов, спускались во чрево, смотрели каюты мореходов, переодевались в русские рубахи, надевали шлемы, шкуры волчьи и лисьи, шапки с волчьими хвостами, брали щиты и мечи, чтобы стать грозными варягами и сфотографироваться на память.



Илл. 15. В Нижнем Новгороде нас тепло встречали представители администрации, СМИ и горожане

Во всех городах нас встречали СМИ, операторы, журналисты, снимали сюжеты, показывали по ТВ, главы администраций нам делали пышный приём на набережных, угощали, водили в музеи, предлагали гостиницы и баньки, а люди сотнями пытались попасть на «Змея Горыныча» и пообщаться с мореходами.



Илл. 16. Внук легендарного Воя, богатырский пёс Варяг, участник экспедиции

С нами шёл белоснежный красивый пёс Варяг, внук знаменитого Воя, основателя породы богатырских псов «Святорусский вой». Эта порода была выведена на «Богатырской Слободе» для дружин «100 Богатырских Застав России», чтобы ходить в походы с богатырями, охранять их лагеря, радовать своей красотой и дружелюбным характером. Так вот, Варяг был в нашем походе самым любимцем для всех, кто нас встречал. По тридцать человек его окружало, и всем он давал лапу. Как же экспедицию делать на Варяжское море без Варяга?



Илл. 17. Члены ВОИ с Потехиным Сергеем Михайловичем, участники путешествия

Ещё у нас были на борту, меняющиеся на каждом отрезке по очереди от города к городу, представители ВОИ, Всероссийского общества инвалидов, очень отважные и смелые люди, ходящие на катамаранах, прыгающие с парашютами. Некоторые были без ног, некоторые без рук, некоторые на колясках. Идёшь по палубе и вдруг: две ноги стоят в стороне. А мы даже не знали сначала, что этот член команды идёт в путь с нами на протезах. Эти люди показали достоинство, мужество и под-

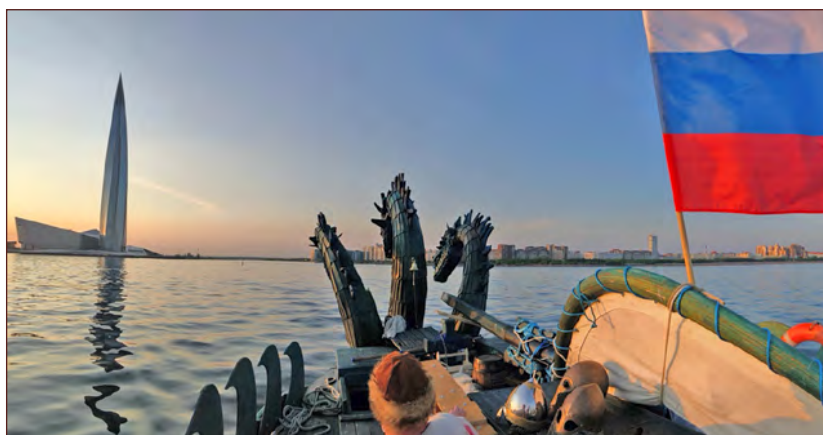


Илл. 18. В Кинешме к нам на борт в путешествие восходит мореход на коляске

линную доблесть, выполняли всё, что требовалось, были незаменимыми помощниками и никогда не роптали. Они меня так радовали, что я получил великий пример, как никогда не унывать и никогда не падать духом. Одна девушка Надежда прошла с нами сначала от Тольятти до Казани, а потом от Санкт-Петербурга до Осло, столицы Норвегии, в качестве переводчика.

Когда мы прошли Свирь, то достигли Ладоги, прошли Ладожским каналом и вышли на Шлиссельбург, там мы сняли мачту и пошли по Неве, чтобы потом пройти разводные мосты Санкт-Петербурга днём.

Придя в Санкт-Петербург, мы достигли бухты посёлка Лахты, где строился русский 54-пушечный линейный корабль 4-го ранга «Полтава» под патронажем ПАО «Газпром».



Илл. 19. Вышка-меч ПАО «Газпром» встречает ладью «Змей Горыныч»



Илл. 20. «Змей Горыныч» готовится к морскому выходу рядом с линейным кораблём «Полтава»



Илл. 21. Мы пошли в далёкий путь с бочкой и нарисованным варягом, призывающим оказать нам помощь



Илл. 22. Так мы обеспечивали себе пропитание и заправляли «Змея Горыныча». То, на что нам не хватало, поступало от «Богатырской Слободы», за счёт экскурсий и рассказов туристам о нашем походе

Там мы несколько дней подготавливались к выходу в море, и спасли Варяга, отправив его обратно на «Богатырскую Слободу», так как за два дня до этого финны выпустили закон об усыплении псов, у которых есть волчья кровь. У Воя была волчья кровь, и значит, у его внука тоже была. С грустью расставшись с Варягом, мы вышли на Кронштадт. Нас провожал целый парад во главе с главнокомандующим Военно-морским флотом России адмиралом Евменовым Николаем Анатольевичем.

Взяв краски, я нарисовал на фанере варяга-воина, и, таким образом, мы, ставя бочку с этим просящим помощь старым воином, собирали необходимые нам средства за границей. Ведь у нас не было никакого финансирования и денег не было нисколько. Когда мы шли по России, доброхоты в нашу дубовую бочку набросали благотворительной помощи 56 000 рублей, и мы, закупив солярку, заправив баки «Горыныча», рискнули выйти в чужие и недружественные страны.



Илл. 23. Все наши средства, что нам набросали в бочку по пути от «Богатырской Слободы» до Санкт-Петербурга

Слава Богу, накануне выхода, мы получили ещё поддержку в размере 100 000 руб. от Обрядина Алексея Викторовича, известного строителя причалов. Вот и все наши ресурсы. Кто бы рискнул на такое путешествие, имея такие гроши? Только несомненная Вера, окрыляющая Надежда и пламенная Любовь с премудрой Софией заставили нас довериться полностью Богу и отдаться в Его руки, войдя в бурные волны Варяжского моря.

В Кронштадте наши пограничники так улыбались, увидев «Змея Горыныча» и нас, одетых в древнерусские варяжские одеяния, что не могли на нас спокойно смотреть. Чуть позже мы поняли, почему. Выйдя в море и проходя в вечернее время в Финском заливе острова, мы увидели вдали боевой пограничный корабль с Андреевским флагом. По рации нас спросили: «Змей Горыныч?». Мы ответили: «Да, «Змей Горыныч». — «Переходите границу?». — «Да!». Потом мы слышали шутливый тон. Оказывается, наши пограничники готовились к нашей встрече с финскими коллегами.

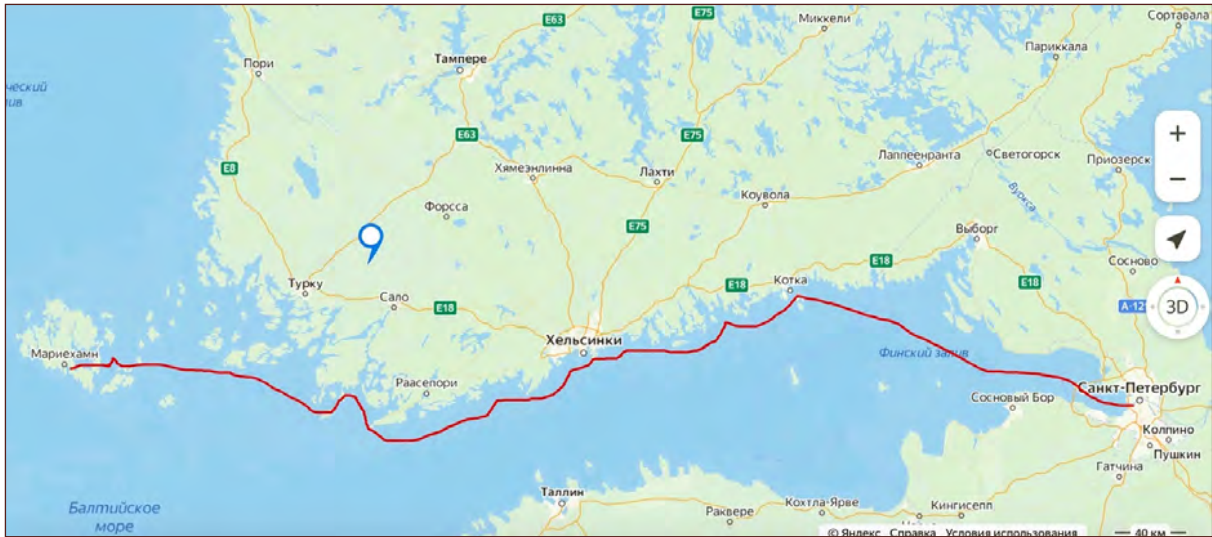


Илл. 24. Карта маршрута 1 этапа экспедиции 2019 г.: «Богатырская Слобода» – Волга, Рыбинское вдхр., Шексна, Ковжа, Белое озеро, Вытегра, Онежское озеро, Свирь, озеро Ладога, Нева, Финский залив, Финляндия, Швеция, Норвегия, Дания, Германия, Польша, Калининградская обл., Музей Мирового океана

Утром в тумане финны не смогли определить на своих камерах и радарах, что «Змей Горыныч» — это корабль, они приняли нашу трёхголовую ладью за настоящего морского монстра. Перепуганные страшным чудищем они вышли к нам на встречу с пушками, направленными на нас. Покружив вокруг, они приблизились к нам и задали вопросы тем, кто стоял на вахте. В это время на вахте стояли Андрей



Илл. 25. Финские пограничники вручают нам подарки и просят с ними сфотографироваться на память

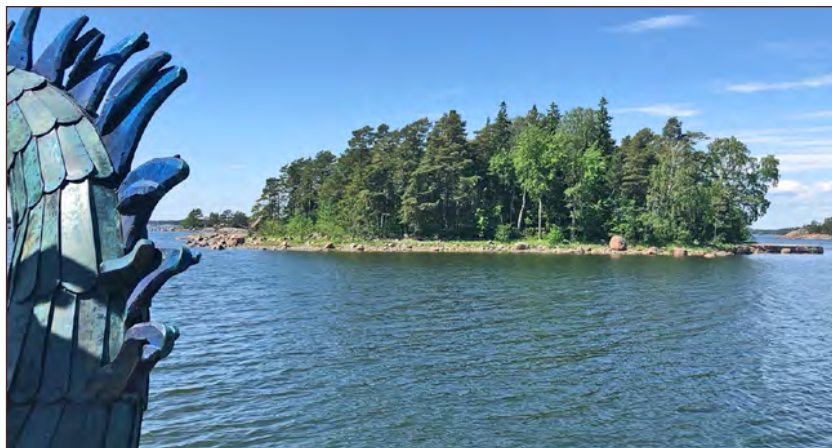


Илл. 26. Маршрут экспедиции. Финляндия

Анатолевич Самохлебов и Илья Александрович Инюткин, построивший по моему пластилиновому макету «Змея Горыныча», начав под руководством карельских мастеров, а потом самостоятельно с несколькими помощниками-добровольцами. Услышав русскую речь, финны поняли, что мы из России, мы же им сказали по-английски, что идём в Осло на фестиваль. Так мы скрыли свою цель, успокоив их. Они подумали, что мы викинги и идём к викингам на морской фестиваль.

Когда мы прибыли к ним на пропускной пограничный пункт, они долго не выходили, но потом, пряча улыбки, вышли к нам, сделали все процедуры, подарили много подарков и сфотографировались с нашей командой на память. Оказывается, они долго не выходили, так как бросали в интернет фото «Змея Горыныча», описывая свои впечатления от пережитого ужаса. Все СМИ в Европе подхватили эти новости, и мы стали в одночасье знаменитыми на весь мир.

Поблагодарив пограничников, мы пошли на большой волне в Котку, подпрыгивая на волнах так, что колокол-рында на шее центральной головы «Горыныча»



Илл. 27. Острова финские сами похожи на «Змея Горыныча»



Илл. 28. Крепость и причал. С помощью спасательного жилета я добрался и вышел на берег

сам отбивал склянки. А это значило, что мы почти под 45 градусов подымались на волны мощной грудью. Страшно стало всем, и даже бывалым, но «Горыныч» справился с этим тревожением и доставил нас в спокойную бухту Котки, где мы немного передохнули.

Новости из Европы дошли до наших российских СМИ, и мы были в топе три дня новостных выпусков на ТВ и радио, даже некоторые сделали анимацию и показали в студии, как из тумана выходит трёхголовая ладья и пугает финских пограничников. Но мы об этом не знали, так как я, прыгнув со «Змея Горыныча» на одном из островов на причал, зацепился за гребешок и упал на острый деревянный угол причала. Закрыв голову рукой, я разбил кости руки на мелкие кусочки, ушёл под воду, дошёл до дна, оттолкнулся и поднялся на поверхность, где мне не сразу докинули



Илл. 29. Наша рана не изменила намерение идти дальше

спасательный жилет, с помощью которого я всё-таки доплыл до берега и рухнул от боли на длинном причале перед старинной крепостью.

Проведя ночь в больнице и получив медпомощь через несколько часов ожидания, получив чек на 70 тыс. рублей, мы оказались в зоне, недосягаемой для звонков от редакторов ТВ-каналов.

Оправившись и получив от хирурга лангетку, соединившую мне кости вместе, я остальную часть путешествия шёл с рукой на кожаной подвязке, сделанной мне Еленой Борисовной, ответственным секретарём, видеооператором и по совместительству коком экспедиции. Впервые я снял лангетку и повязку уже в Ростоке, в Германии, через 2,5 месяца.



Илл. 30. Я отказался лететь в Россию на операцию и понадеялся на милость и помощь Божию, о которой говорится в Священном Писании: «Бог Сам наносит раны и Сам их перевязывает». Дружина обрадовалась, что экспедиция продолжается...

Целью нашей экспедиции было найти Остров Русов, с которого Рюрик, Синесус и Трувор отчалили с огромным варяжским флотом к восточным славянам. Вспоминая слова великого русского историка Юрия Венелина, сказавшего: «Блажен тот историк, кто найдёт берег, с которого стартовал Рюрик с братьями в 862 г.», я решил осуществить его и свою невероятную мечту, обойдя все берега и острова Балтийского моря и морских проливов, чтобы сравнительным анализом, лично побывав на них на всех, найти тот остров и тот берег, с которого стартовали три брата, основатели династии Рюриковичей, правивших Русью и Россией более 7,5 веков и сделав её самой великой Державой Мира, самой большой страной на свете. Для этого я должен был побывать на 25 самых больших островах Балтики, которые подходили по размерам под описание Ибн Русте, написавшего, что остров тот был «три дня пути», то есть примерно 90–100 км в длину, если исходить из древней меры 30 км пешего пути в день для путешествующих по пустыне.

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Абу Али Ахмад ибн Умар Ибн Русте – арабский географ, перс по происхождению, жил в иранском городе Исфахан в IX – первой трети X в.

- Что касается русов (ар-русий), то они – на острове, окруженном озером¹⁸³. Остров, на котором они живут, протяженностью три дня пути, покрыт лесами и болотами, нездоров и сыр до того, что стоит только человеку ступить ногой на землю, как она трясется из-за обилия в ней влаги. У них есть царь, называемый хакан-рус¹⁸⁴. Они нападают на славян, подъезжают к ним на кораблях, высаживаются и забирают их в плен, везут в Хазаран¹⁸⁵ и Булгар¹⁸⁶ и там продают. У них нет пашен, а живут они лишь тем, что привозят из земли славян. Когда у них рождается сын, то он (рус – Т. К.) дарит новорожденному обмененный меч, кладет его перед ним и говорит: «Я не оставлю тебе в наследство никакого имущества, и нет у тебя ничего, кроме того, что приобретешь этим мечом».
 - Нет у них недвижимого имущества, ни деревьев, ни пашен. Единственное их занятие – торговля соболями, белками и прочей пушниной, которую они продают жалающим. Получают они плату деньгами и завязывают их в свои пояса. Они опрятны в одежде, мужчины их носят золотые браслеты. С рабами обращаются хорошо, заботятся об их одежде, потому что торгуют [ими]. У них много городов, и живут они привольно.
 - Гостям оказывают почет, и с чужеземцами, которые ищут их покровительства, обращаются хорошо, как и с теми, кто часто бывает у них, не позволяя никому из своих обижать или притеснять таких людей. Если же кто обидит или притеснит чужеземца, то помогают ему и защищают его. Мечи у них сулаймановы¹⁸⁷. Если какой-либо их род поснимается (против кого-либо), то вступаются они все, и нет между ними [тогда] розни, но выступают единодушно против врага, пока его не победят. Если же один возбудит дело против другого, то зовет его на суд к царю, перед которым [они] и препираются. Если обе стороны оказываются недовольными приговором [царя], то по его приказанию дело решается на мечах: чей меч острее, тот и побеждает. На этот последний приходит вооруженные родственники [обеих сторон], становясь [в ряд]. Затем соперники вступают в бой, и кто победит, тот и считается выигравшим дело.
 - Есть у них знахари, из которых иные повелевают царем, как будто бы они их (русов – Т. К.) начальники. Случается, что они приказывают принести жертву творцу их тем, чем они пожелают: женщинами, мужчинами, лошадьми. И если знахари приказывают, то не исполнить их приказания никак невозможно. Если человек или животное, знахарь накидывает ему на шею петлю, вешает жертву на бревно и ждет, пока она не задохнется, и говорит, что это – жертва богу.
 - Они храбры и мужественны, и если нападают на другой народ, то не отступают, пока не уничтожат его полностью. Победленных истребляют [или] обращают в рабство. Они высокого роста, статные и смелые при нападениях. Но на войне смелости не проявляют и все свои набеги и походы совершают на кораблях.
 - [Русы] носят широкие шаровары, на каждые из которых идет по сто локтей материи. Надевая такие шаровары, собирают их в сборку у колен, к которым затем и привязывают. Никто из них не испражняется наедине, но обязательно в сопровождении трех его товарищей, которые и оберегают его. Все они постоянно носят меч, так как мало доверяют друг другу, и коварство между ними дело обыкновенное. Если кому-то из них удастся приобрести хоть немного имущества, то родной брат или товарищ его тотчас начнет ему завидовать и попытается его убить и отграбить.
 - Когда у них умирает кто-либо из знатных, ему выкапывают могилу в виде большого дома, кладут его туда и вместе с ним кладут в ту же могилу его одежду и золотые браслеты, которые он носил. Затем отпускают туда множество съестных припасов, сосуды с выпитками и чеканную монету. Наконец, в могилу кладут живую любимую жену покойника. После этого отверстие могилы закладывают, и жена умирает в заключении.
- (Перевод Т. М. Калининой по: Ибн Русте. С. 145–147)

Гардизи

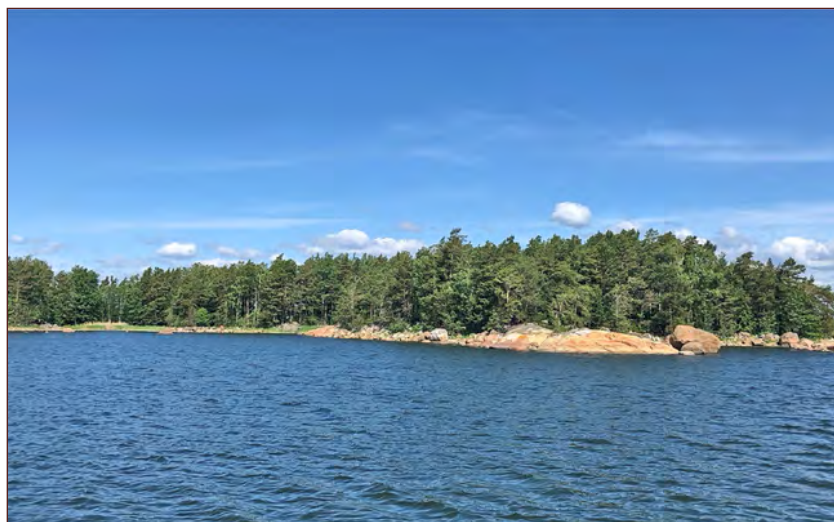
- Что же касается русов, то есть остров, расположенный в море¹⁸⁸. Остров этот протяженностью три дня пути в длину и в ширину и весь покрыт лесом. Почва его такая влажная, что если поставить ногу, то она погрузится в землю по причине ее влажности. У них есть царь, называемый хакан-е рус¹⁸⁹. Число жителей на этом острове 100 000 [человек].
 - Эти люди постоянно нападают на кораблях на славян, захватывают славян, обращают в рабство, отводят в Хазаран и Булгар и там продают. У них нет посевов и пашен, а пользуются они обычно славянскими посевами. Если [у них] рождается сын, извлекают меч, кладут возле него, и отец говорит: «У меня нет ни золота, ни серебра, ни скота, чтобы оставить тебе в наследство. Вот твое наследство, сам себе [все] добудь мечом».
 - Торгуют они соболями, белкой и другими мехами. Носят чистые одежды и с рабами обращаются хорошо. И нет у них обыкновения, чтобы кто-то оскорблял чужеземца. А если кто оскорбит, то половина имущества его отдается потерпевшему. Одежда людей русов и славян из льна (...).
 - На острове много городов. У них много сулаймановых мечей. Если они воюют, то стоят друг с другом засидно, не ссорятся между собой и совместно действуют, пока не победят врага. Если возникает между ними спор, идут к хакану и разрешают спор по его решению, или же он приказывает, чтобы решался спор мечом: кто победит, тот и выигрывает [спор].
 - Есть у них знахари, власть которых распространяется и на их царей. И если знахарь возьмет мужчину или женщину, накинёт им на шею веревку и повесит, пока те не погибнут, и говорит, что это – указ царя, – то никто не говорит ему ни слова и не выражает недовольства.
 - Царь их взымает с торговли 1/10 часть. Всегда 100–200 из них ходят к славянам и насильно берут с них на свое содержание, пока там находится. И там [у них] находится много людей из славян, которые служат (как рабы? – А. Н.) им (русам – Т. К.), пока не избавятся от зависимости (рабства? – А. Н.)¹⁹⁰.
 - Они носят верхнюю одежду и надевают шапки. И они не доверяют друг другу, так что если один идет испражняться, то два или три других идут с ним вооруженные, охраняют его, и если встретятся друг с другом один на один, убивают. Если убивают у них взрослого мужа, то делают ему все вместе в земле обширную и большую могилу, как просторный дом, и все его имущество, и кушин для омовения, и питье, и еду кладут с ним и сажают к нему живую его жену, затем закрывают могилу, пока жена там не умрет.
- (Перевод А. П. Новаосельцева: Новаосельцев 2000в. С. 305–306;
с редакторской правкой Т. М. Калининой,
с учетом перевода В. В. Бартольда).

Мутаххар ибн Тахир ал-Мукаддаси (Макдиси)

- Что касается русов, то они – на сыром острове, окруженном озером, и это – крепость у них, [защищающая] их от врагов. Общность их – в размере 100 000 человек. Нет у них ни пашен, ни посевов. Граничит их страна со страной славян¹⁸⁸, и они нападают на них (славян – Т. К.), кормятся их состоянием и пленяют их. Говорят, что если рождается у одного из них ребенок, оставляет ему [отец] меч и говорит: «Нет у тебя ничего, кроме того, что добудет твой меч». У них есть царь. Если [ему приходится] судить двух спорщиков, и недовольны им [противники], то он им говорит: «Пусть судят вас ваши мечи; чей меч первый [выигрывает], тот и побеждает¹⁸⁹».
- (Перевод Т. М. Калининой по: Макдиси. Т. IV. С. 66)

Илл. 31–33. Основные источники арабских историков и географов по сведениям об Острове Русов

И мы вновь отправились сквозь красивейшие места финских берегов, ругая вождя пролетариата за то, что отдал такую прекрасную часть России...

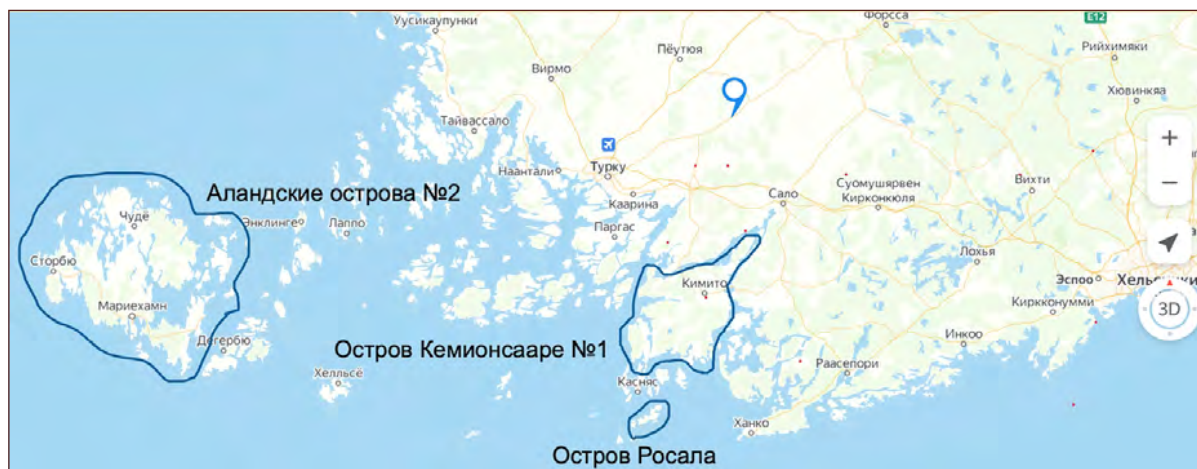


Илл. 34. Путь от Котки до Хельсинки



Илл. 35. «Змей Горыныч» и члены команды в Хельсинки, Финляндия

В Финляндии 1-м претендентом на звание Острова Русов был остров Кемионсаари, что звучит по-фински, а по-шведски — Кимитон. Туда мы направились на «Змее Горыныче» мимо тысячи небольших красивейших финских островков, после того как мы покорили столицу Финляндии Хельсинки, побывав там в День города и в День России 12 июня, и вызвав там полный фурор у финских СМИ, даже дав интервью русскому корреспонденту ТАСС, мы стали появляться в газетах на первых полосах. Одна мама с дочкой сбежали с концерта известного на весь мир певца Энрике Иглесиаса, чтобы увидеть «Змея Горыныча» своими глазами. Они испытали настоящее счастье, их лица сияли.



Илл. 36. Финляндия. Остров Кемийонсаари (Кимитон), № 1. Остров Росала. Острова Аландского архипелага, № 2

Кемийонсаари был островом 35 км в длину, 15 в ширину. Исследовав его природу, историю мы узнали о нём достаточно. Дело в том, Ибн Русте описал природу Острова Русов, что он болотист до того, что когда на него сходишь, то всё трясётся под ногами. Этот же остров не подходил ни по размеру, ни по природным данным. Однако мы должны были всё проверить досконально, ведь сам В. Н. Татищев и Екатерина II придерживались мнения, что русы обитали здесь и пришли из финских берегов.

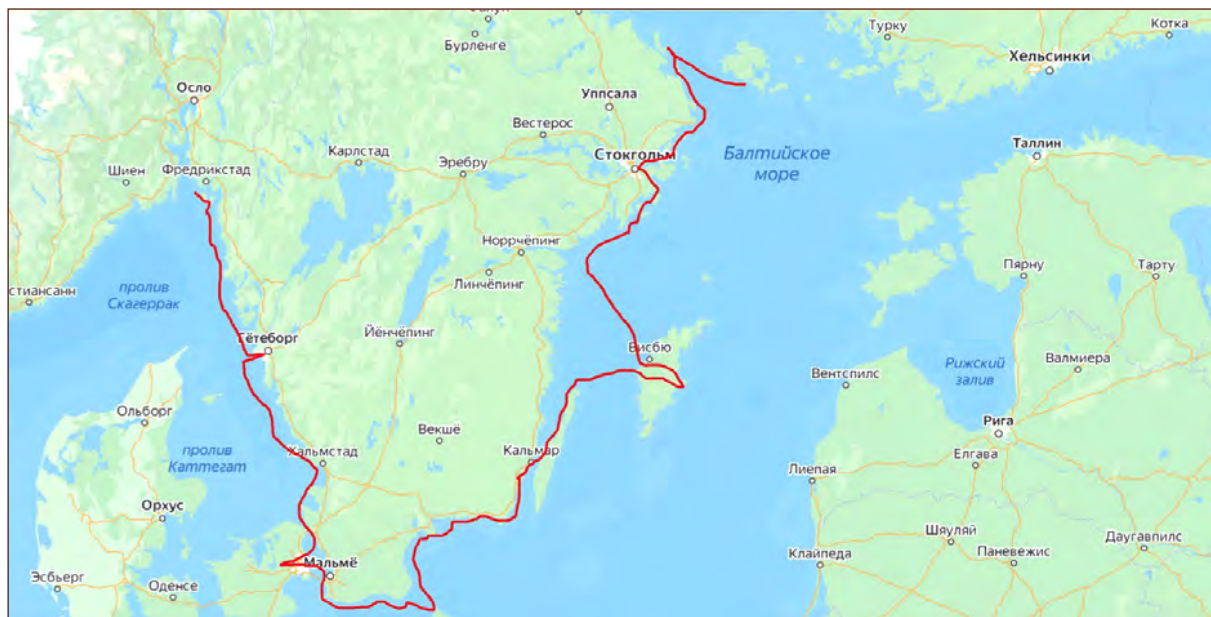
После мы побывали на небольшом острове Росала, где сделана одна из лучших реконструкций поселений викингов. Там найден знак Рюрика сокол и передан в музей Хельсинки. Нас здесь очень хорошо приняли конунг и его дева щита, показали свои драккары, все постройки, церковь на скале, угостили в огромном длинном доме ярла при свечах древней кухней с напитками. А когда мы отчаливали с острова Росала, нас остановили два человека, которые нас догоняли несколько дней по всей Финляндии. Оказалось, что один из них, седой человек в чёрной шляпе, был известный финский композитор Эске, который создал оперу «Рюрик» и хотел её поставить в России. В течение 2 часов он нам на борту «Змея Горыныча» включал оперу и сам пел партии князя Рюрика. Только потом мы поняли, почему нас везде встречали очень хорошо, каждая страна хотела нам доказать, что Рюрик прибыл от них.

Следующим, 2-м претендентом из финских островов на звание Острова Русов был архипелаг Аландских островов с главным островом со столицей Мариехамн. Протяжённость архипелага с севера на юг — 130 км. Архипелаг состоит из 6757 островов (из которых 60 обитаемых), являясь самым большим скоплением островов на Земле. Территория — 1552 км², из которых около 27 км² составляют реки и озёра. Самый крупный из островов архипелага — остров Аланд, занимающий площадь 685 км². Самая высокая точка архипелага — холм Оррдальсклинт, высота которого составляет 129 м. Лесами занято 58,7% территории. Но заболоченным островом во внутренней части, а не по берегам, мы нашли только Лемланд, длиною



Илл. 37–39. Остров Росала. Поселение викингов. Дружина рассматривает ладьи и дома викингов

19 км, что не соответствовало описанию арабов о трёх днях пути. Пройти его можно было пешком за половину дня.



Илл. 40. Швеция. Маршрут экспедиции

Обойдя эти острова, мы сделали своё заключение и отправились в Швецию.

Курс наш был на знаменитый Рослаген, группу островов, претендента № 3, откуда, как 80% норманистов считают, вышли русы.



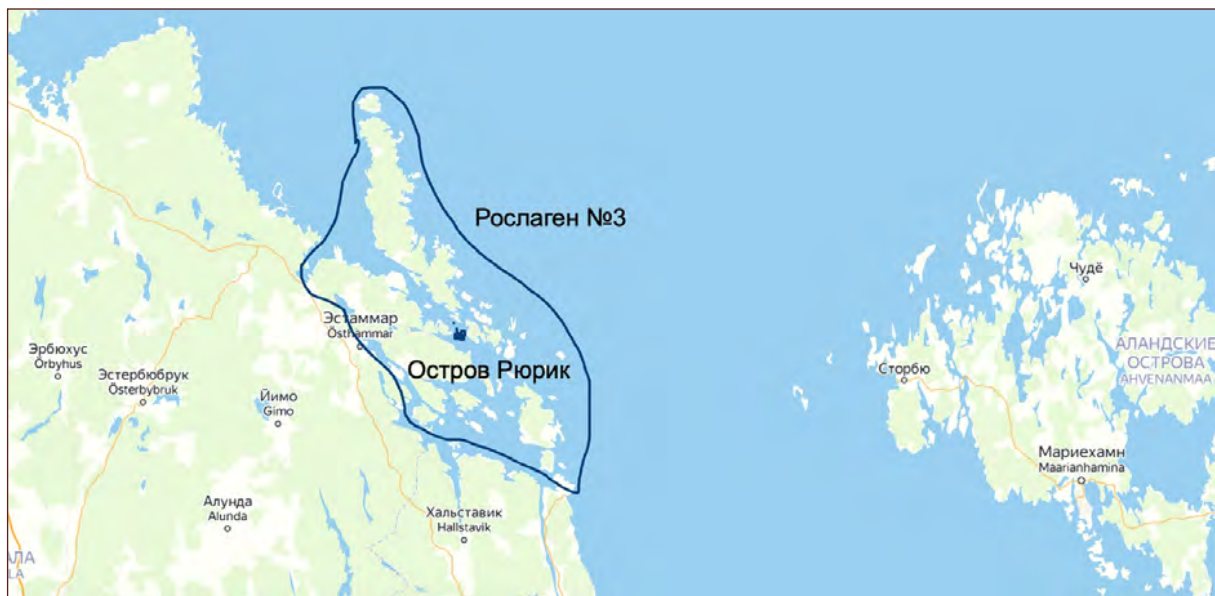
Илл. 41. Рослаген. Сундшведен

На Сундшведене, самом крупном острове этой группы, нас встретил на лодке глава поселения Роло, который, когда подъехал к «Змею Горынычу», произнёс следующую фразу: «Раньше викинги шли на Русь, теперь Русь пришла на викингов». Встретили нас очень приветливо и показали остров, мы были приглашены к местным жителям, у которых была своя верфь.



Илл. 42. Командор-капитан «Змея Горыныча» и глава острова Роло

Там мы пообщались за столом с угощениями, где жители рассказали нам, что все эти острова поднялись над поверхностью моря намного позже. Эти сведения получены от научных изысканий шведских геофизических исследований дна Балтийского моря. Тем самым сами шведы нам доказали, что Рослаген никак не мог быть местом обитания русов. Что подтверждает и «Повесть временных лет», утверждая, что свеи и русы не одно и то же, что они другие, как и гёты другой народ, как и агляне-даны другие, как и урмане-норвеги другие варяги, и их нельзя отождествлять с русами.

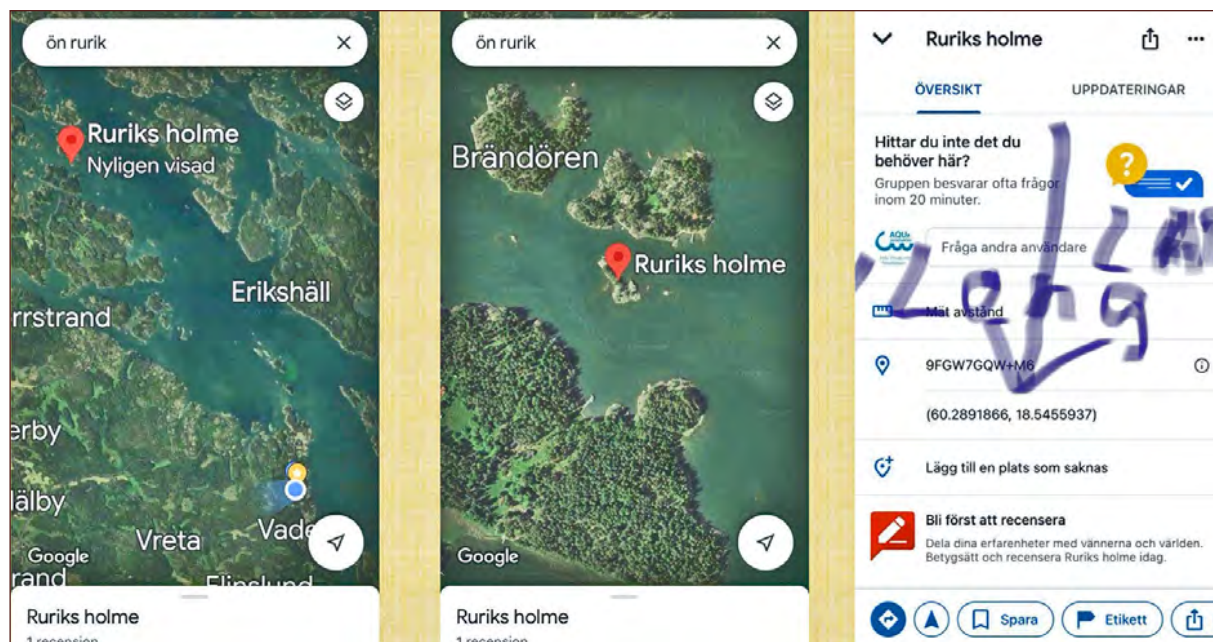


Илл. 43. Швеция. Рослаген, № 3. Остров Сундшведен



Илл. 44. Остров Рюрик оказался маленьким островком, примерно 100 м в длину и 50 м в ширину

Однако Роло предложил нам сделать совместное путешествие на остров Рюрик, показав его снимок на карте с космоса. Удивившись такому названию, мы на следующий день вместе с командой местных викингов отправились к острову Рюрик. Какое было у нас разочарование, когда мы увидели маленький крошечный островок, длиной не больше 100 м, с одной хижиной в глубине леса и полностью неприступный, так что мы не смогли даже к нему прибиться на «Змее Горыныче», чтобы сделать высадку.



Илл. 45. Рослаген. Остров Рюрик. Координаты

Мы догадались, что норманисты ради своей теории назвали один из островов, вышедший из моря лет триста назад, в честь нашего князя Великого Рюрика, но почему-то пожалели ему подарить большой остров. Так они уважили князя, овладевшего территорией в 10 раз большей территории всех свеев на тот момент.

Следующий наш путь был на острова-претенденты № 4, расположенные на пути к столице Швеции Стокгольму.



Илл. 46. Столица Швеции Стокгольм

В самом Стокгольме нас встретили так, что всю ночь шведы крутили композицию популярного ансамбля «Бони М» «Москоу, Москоу». С нами все фотографировались, видя наши варяжские наряды, и мы смело расхаживали по улицам и историческим музеям в древнерусской амуниции.



Илл. 47. Мы посетили в Стокгольме музей викингов



Илл. 48. Мы посетили в Стокгольме музей викингов, познакомились с викингами, которые говорили на русском языке

Проведя здесь интересующие нас исследования, мы отправились на Готланд, по пути останавливаясь на небольших островках и в городах, где местные исследователи истории возили нас по древним достопримечательностям того времени, показывая рунические камни и шифры их надписей, сделанные резцами.



Илл. 49. Викинг-исследователь Андерсон повозил нас по историческим местам, где камни с рунами

Мы отметили, что здесь у сеев эта традиция была повсеместной и обязательной, но в России не найдено ни одного такого камня, а они были бы установлены обязательно, если бы скандинавские викинги жили бы на нашей территории продолжительно и были бы теми, кто пришёл править и управлять под стягом Рюрика. Это одно из существенных доказательств того, что русы не сеев, то есть не шведского происхождения.



Илл. 50. Нашего друга мы облачили в руса-варяга, а он нам подарил изделия викингов

На разных островках мы останавливались на ночёвку и любовались природой, воздавая славу Творцу и Художнику этого мира.



Илл. 51–52. Путь по морю. Остановки на островах



Илл. 53. Швеция. Остров Готланд, № 5



Илл. 54–55. На острове Готланд

На Готланде, претенденте № 5, проходил в это время съезд всех мэров Швеции, и мы вошли в гавань, встав напротив военного корабля, с большим российским флагом, развевающимся на «Змее Горыныче».



Илл. 56–57. Натовские военные моряки и местные русские пришли осматривать «Змея Горыныча»

Офицеры и солдаты-моряки задумались, что бы это значило и пошли к нам на экскурсию, ведь в интернете появилась информация, что «Змей Горыныч» является

самым передовым морским кораблём ВМС РФ, что у него в головах установлены лазерные «Пересветы» для разрезания подводных лодок, а в синих бочках скрыты новейшие «Калибры», он синего цвета океанской волны, маскировочного под цвет моря, и его не увидеть на радаре, так как он полностью деревянный. Пока мы не вешали железку на ванты, нас никто не мог запеленговать. Иногда рядом проходил корабль пограничников и нас не видел. В Германии даже ни разу нас пограничники не проверили, например. А тут мы сами встаём перед их взором, бесстрашно демонстрируя, что мы из России. Военные с любопытством осмотрели нашего «Змея Горыныча», обнаружили в пастях трубки, которые напоминали «Пересветы». Но эти трубки были для газового огня, который мы сделали, чтобы детям изрыгать огонь из зубастых пастей «Горыныча».

Потом прибыли таможенники и пограничники и так нас тщательно проверяли, желая нас поймать на шкурах, так как там, в Швеции, они являются контрабандой и запрещены полностью, даже носить одежды из них нельзя. Мы же им говорили, что шкур у нас нет, стоя перед ними в волчьих шапках со шкурами на плечах. Когда они внутри в трюмах увидели, что на стене у нас шкура медведя, шкуры лисьи и шкуры рысей, спрашивая, что это, мы говорили это не шкуры, это артистический реквизит. Так и не смогли они нас уловить и арестовать. Улыбнувшись, оформили разрешения и удалились.



Илл. 58. На могилах викингов Готланда

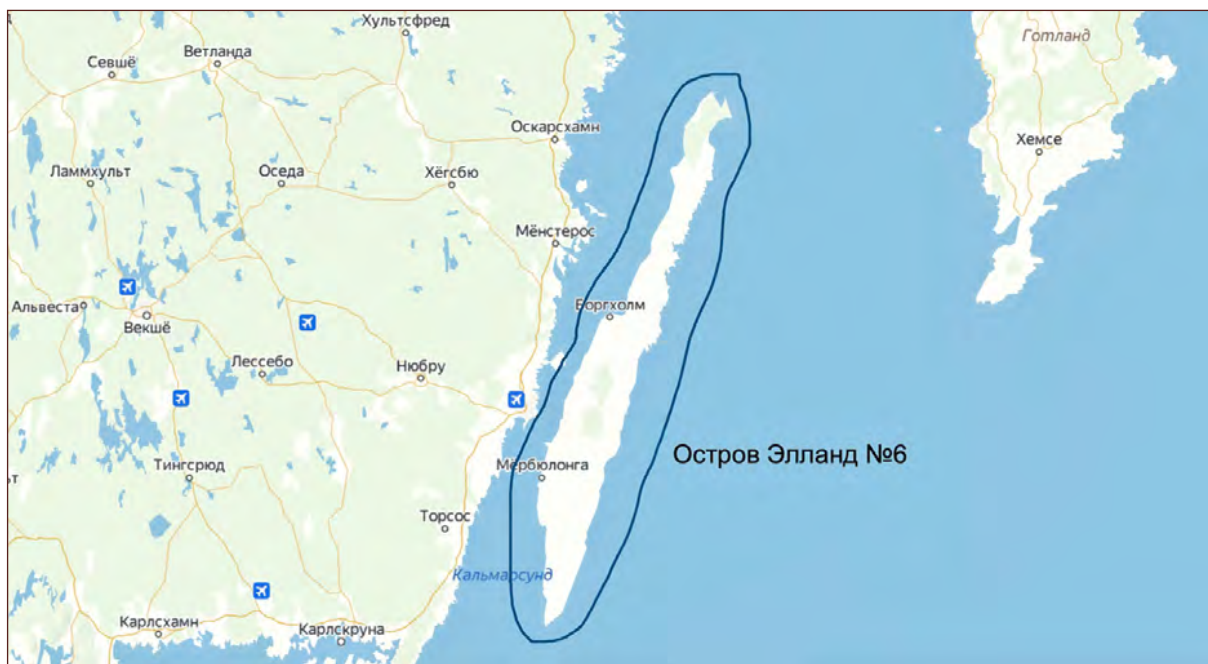
Здесь на Готланде нас повозили местные русские люди по древним воинским захоронениям, где мы исследовали времена Рюрика и установили, что, скорее всего, сюда приходили русы-варяги и сражались с местными викингами в большой битве, так как количество могил, выложенных камнями, бесчисленно.

Здесь обитали гёты, а гёты были другими варягами, не русами, как мы помним по свидетельству Нестора Летописца. Посетив богатые артефактами местные музеи археологии, мы обнаружили, что у гётов во времена эпохи Рюрика были иконы византийского письма и на крестах ноги Христа пронзались двумя гвоздями. Что означало одно, что тогда именно православное христианство первым было проповедано на этих территориях, и что гёты могли с русами торговать этими церковными предметами, или участвовать, как торговцы, вместе с русами в походах на Царьград, примыкая к их экспедициям, или выкупая в эмпориуме, который русы расположили на Куршской косе, недалеко от торгового городка Каупа.

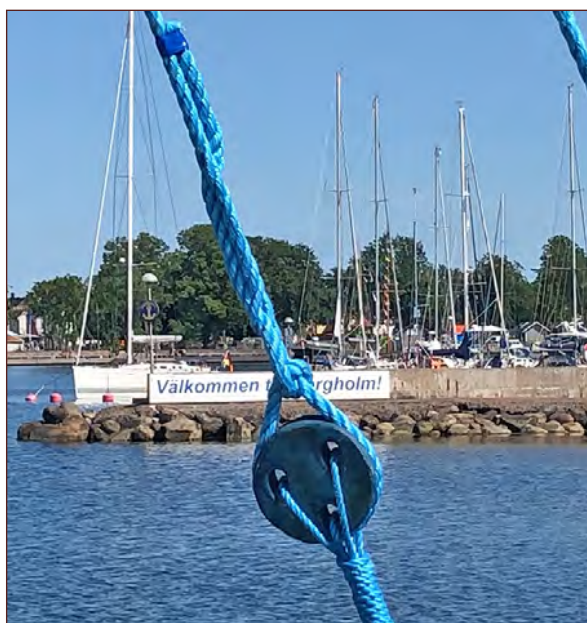


Илл. 59. В музее Готланда

Следующий остров, № 6, был протяжённый Эланд. Добраться до него нам пришлось через шторм ночью. На нём мы провели исследования в нескольких местах. Дальше мы перешли на континент и пошли берегами, посетив город Кальмар. Оттуда пошли к южной части Скандзы, так в древних источниках именовался этот полуостров, дав имя Скандинавии.



Илл. 60. Швеция. Остров Эланд, № 6

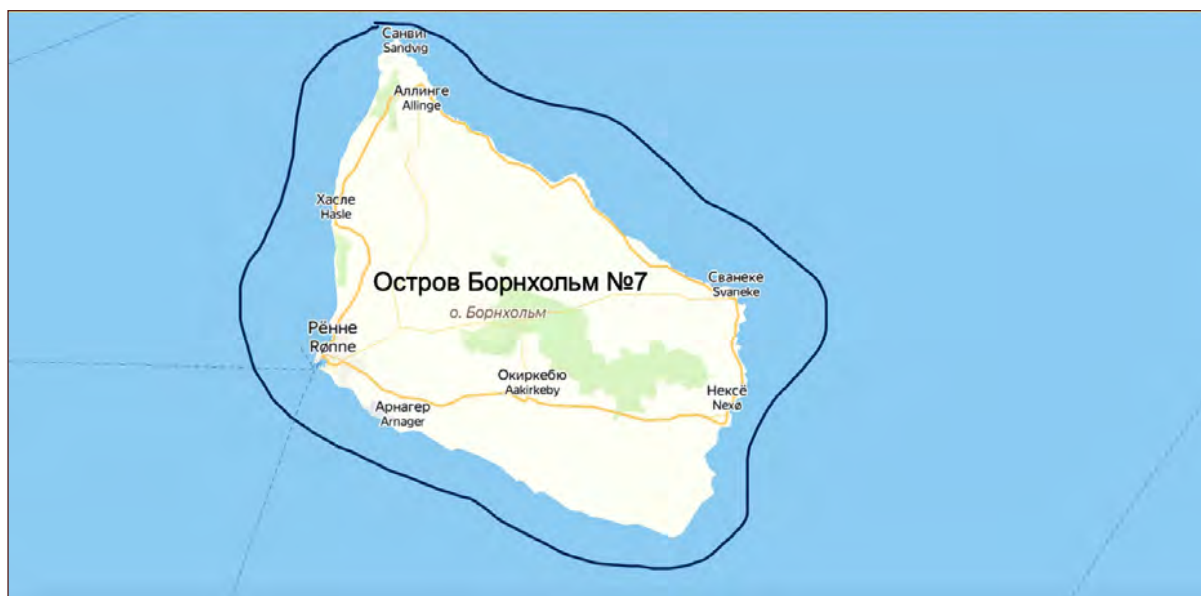


Илл. 61–62. На острове Эланд

Нас ждали русские люди в Мальмё, куда мы опаздывали из-за того, что с Африки шёл такой силы ветер, что многие корабли отрывало от причалов и уносило в море. 5 дней мы пробыли в убежище в Карлскруне, посетили там скандинавские верфи и интерактивный музей, в котором пугают шведов Россией, якобы мы угроза для Европы и зачинщики ядерной войны. Посмеявшись над неразумными свеями,

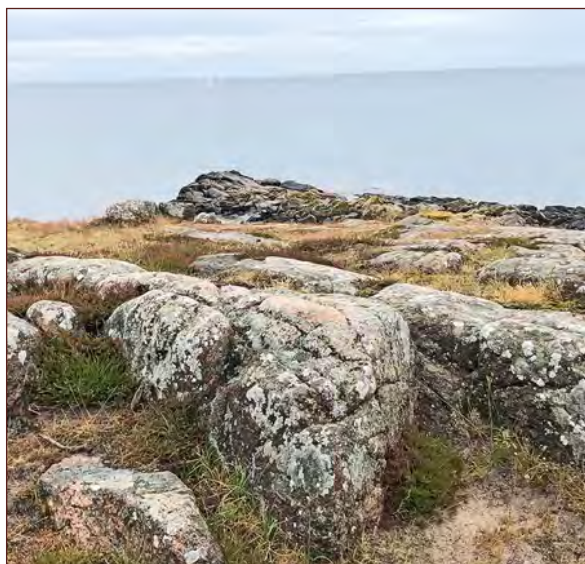
мы пошли дальше пугать их нашим трёхголовым чудищем. Заходя в марины, где стояли яхты с флагами со всех стран мира, мы сразу становились лидерами по привлекательности и необычности, и дорожные яхтсмены с американскими полосатыми флагами смотрели на нас, моргая, точно понимая, кто здесь главный.

Чтобы не пропустить ни один остров, мы отправились на датский остров Борнхольм, под № 7.



Илл. 63. Дания. Остров Борнхольм, № 7

Там мы высадись в очень красивом месте и, пройдя его берега, обнаружили, что он весь сложен из гранита, огромные плиты лежали на его берегах, и никак он не мог быть заболочен по береговой линии.



Илл. 64–65. На датском острове Борнхольм

Опять вернувшись через сильный шторм, мы оказались на юге Скандзы, где, поднявшись на гору, обнаружили огромный, метров 50 в длину, каменный корабль, состоящий из валунов. Здесь было либо погребение какого-то ярла, либо этот памятник свидетельствовал о каком-то знаменитом событии в жизни местных викингов, увековечивших память о себе таким мемориалом.



Илл. 66. Возвращаемся в Швецию. Каменный корабль викингов

Здесь к нам на борт попросилась молодая шведская семья, которую мы облачили в княжеские одеяния. Подарили им икону Петра и Февронии, так как был в это время их праздник. Эти молодые люди были так счастливы, что признались в любви к России и русским людям, что они учат русский язык и мечтают проехать всю Россию до Байкала, чтобы узнать о ней как можно больше.



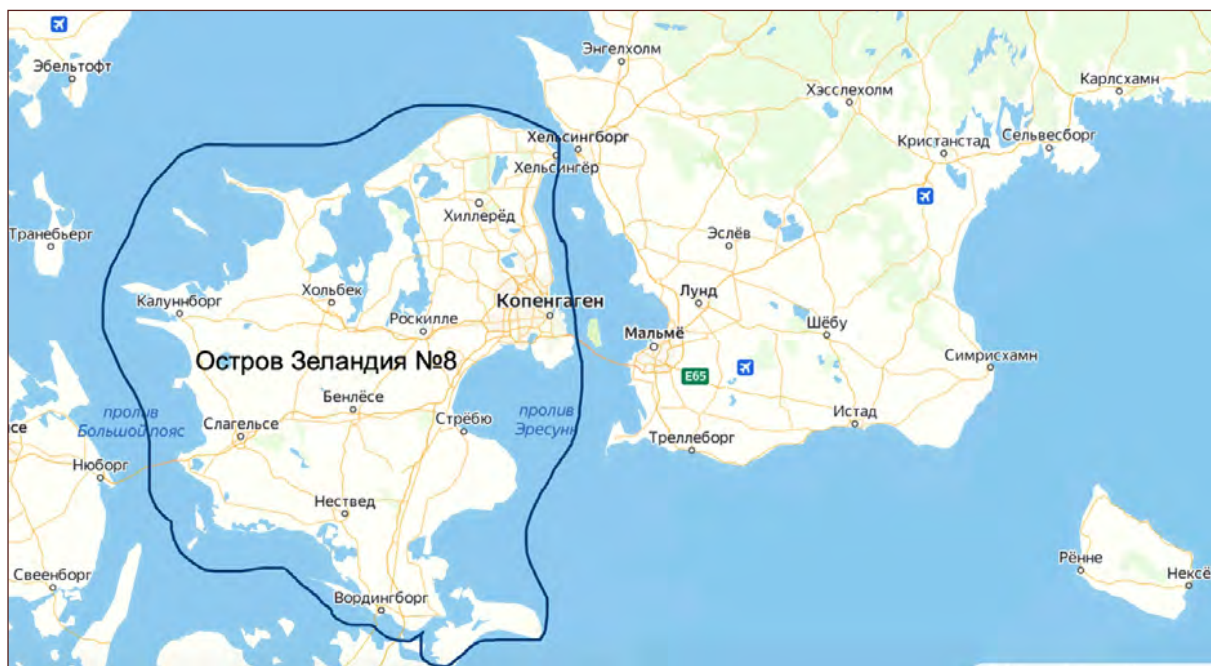
Илл. 67. Швеция. Истад



Илл. 68–69. Швеция. Мальмё. Деревня викингов

В Истаде о нас опять напечатали, как и в Карлскруне, на главных страницах в газетах, а в 6 утра нам подбросили экземпляры на борт. Шведы думали, что наконец-то мы докажем, что Рюрик прибыл от них. Однако мы всё больше и больше убеждались, что это не так. Так как в каждом городе и в каждом историческом музее, общаясь со всеми учёными и реконструкторами, мы их спрашивали о следах культа Перуна на этих территориях. О Перуне здесь никто не знал и даже не слышал, чтобы здесь был такой культ. Соответственно, мы шли искать дальше.

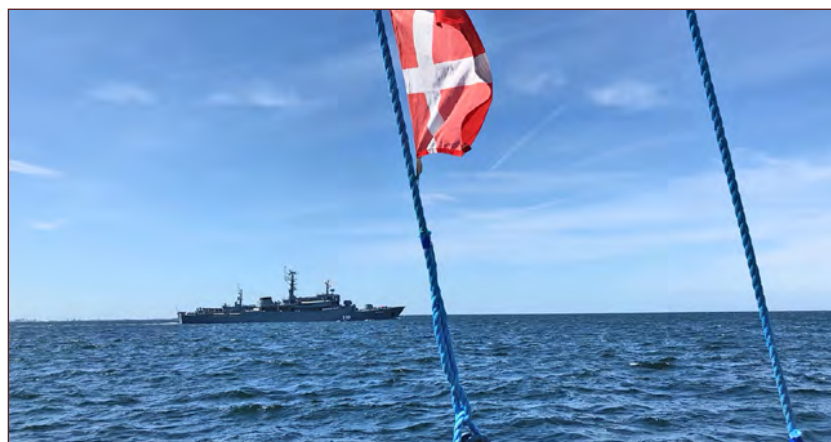
В Мальмё нас встретили русские люди-эмигранты и, увидев «Змея Горыныча», произнесли знаменательные слова: «Змей Горыныч — это территория добра». Когда мы их переодели в русские наряды, то они заплакали, увидели, что они потеряли, покинув русский мир, и сказали: «Теперь мы понимаем, что значит быть русскими».



Илл. 70. Дания. Остров Зеландия, № 8

Мы им провели весело Праздник «Богатырская Силушка», вся набережная сражалась в русских богатырских доспехах, а полиция стояла рядом, не понимая, что происходит, держа руки на пистолетах, на всякий случай, так как из-за эмигрантов из Сирии этот город стал самым криминальным в Европе, где убийства горожан проходят в дневное время повсюду.

Потом мы побывали в реконструированной деревне викингов, где нас бесплатно провели по комплексу, увидев наши одеяния варягов. А мы обнаружили ладью в центре композиции, очень напоминающую нашу славянскую ладью. Тогда викинг-экскурсовод признался, что это не драккар, а ладья новгородская, подаренная мастером из России, который её сшил корнем.



Илл. 71. Боевой учебный корабль России «Перекоп» приветствует «Змея Горыныча» в водах между Швецией и Данией сигналом



Илл. 72–73. Дания. Остров Зеландия. Копенгаген

Теперь мы переходили на самый большой датский остров, № 8, Зеландия, придя в Копенгаген, столицу Дании, встав напоказ перед Королевским дворцом и Оперой.

По пути из Швеции в Данию мы увидели большой военный корабль без обозначения, стремительно идущий в нашу сторону. Сначала мы подумали, что морские силы НАТО решили вступить в бой со «Змеем Горынычем». Но смело подойдя к нему ближе, мы увидели небольшой российский флаг и очень обрадовались: на нас шёл учебный корабль ВМФ России «Перекоп», идущий с Североморска в Севастополь за 22 дня с курсантами на борту. Вся команда стояла на борту по швам и гудком приветствовала «Змея Горыныча», на что и мы дали ответный гудок.

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Оказывается, все наши военные корабли Балтийского флота следили за похождениями «Змея Горыныча», и мы с ними не раз ещё встретимся, и каждый раз они будут нас торжественно приветствовать и, проходя рядом, с удовольствием рассматривать. А через год где-то мы встретимся в Калининграде, в Музее Мирового океана, на международной конференции с капитаном 1 ранга, командиром «Перекопа» Олегом Игнасюком и он скажет, как они с радостью повидали наше морское чудище посреди вражеских стран.

Нас встретили местные эмигранты, сделали нам экскурсию в Роскилле, где нашли 5 затопленных кораблей датских викингов, и где идёт реконструкция таких кораблей по древним технологиям.



Илл. 74–76. Дания. Роскилле. Музей драккаров

Корень *рос* в топонимах и гидронимах особенно привлекал наше внимание, и мы пытались всё тщательно проверить и найти затерянные следы наших русов. Оставалось только предположить, что русы, когда-то нападавшие большим флотом на Орхус, могли пробыть в этой гавани достаточно время, чтобы оставить о себе память в названии сей бухты, очень удобной для укрытия от штормовой погоды. Однако над этим предположением придётся поработать подольше, чтобы оно подтвердилось.



Илл. 77–78. Дания. Роскилле. Верфь драккаров



Илл. 79–80. Дания. Роскилле. Верфь датских драккаров



Илл. 81. Дания. Роскилле. Верфь датских драккаров

Затем мы покинули Данию и опять вернулись в Швецию, начав путь по её городам уже на север.



Илл. 82. Швеция. Хельсингборг. Праздник «Богатырская Силушка»



Илл. 83–84. Швеция. Хельсингборг. Праздник «Богатырская Силушка»

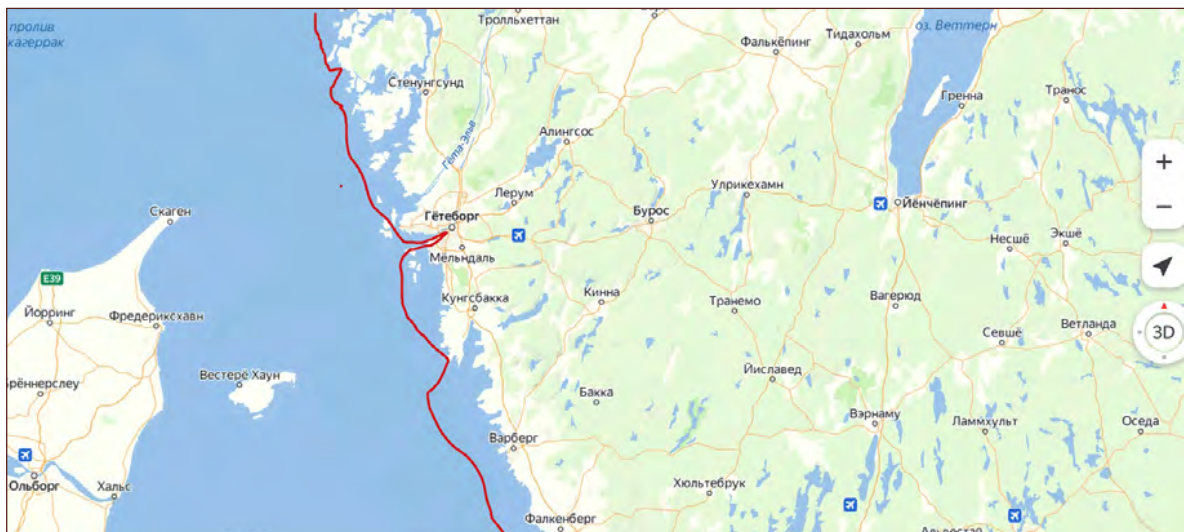
В Хельсингборге мы торжественно высадились на берег, опять для русских эмигрантов и детей провели Праздник «Богатырская Силушка», везде показывая, что русы были главными хозяевами этого моря, так как и имя Варяжскому морю

дали они. Ведь Варяжское море происходит от слова «варяги», а слово «варяги» происходит от древнеславянского слова «варити», что значит *предварять*. Однажды, стоя перед иконами и читая Евангелие на славянском языке, я обнаружил это слово в нескольких местах, особенно где Иисус Христос приглашал своих учеников на Елеонскую гору, где Он их будет *варити*, то есть предварит их приход, придёт раньше, опередив их. Так вот именно это значение и заключено в слове «варяги». Они были морскими воинами-мореходами, которые внезапно появлялись и без предупреждения, как морской десант, подобный современной морской пехоте, морским десантникам, высаживались на берег, опережая всякую возможность организовать защиту территорий и поселений, что позволяло варягам малой дружиной покорять большую силу своих противников. Варяги имеют в наших летописях синоним «находники», что означает то же самое. И в некоторых местах летописцы употребляли слово «находники», вместо слова «варяги». Корень слова «варяги» *вар*, а *яг* — это суффикс, как в словах «трудяги», «бродяги», «доходяги», означающий действие и принадлежность, как в словах «колбяги» и «ятвяги», например.

Слово «варяги» впервые было сообщено в письменной форме князем Владимиром, отправившим своих нанятых варягов после взятия Киева императору Византии с припиской, чтобы они нигде не были больше, чем 50 человек, иначе могут принести какую-нибудь беду. Потом он отправил корпус варягов в количестве 6000 воинов на подавление восстания Варды Фоки, а варяги стали служить при императорских дворцах как лучшие телохранители и личная гвардия императора. Однако греки не могли выговаривать слово «варяги» через *я*, и оно у них стало звучать как **варанги**. *Я* превратилась в носовой звук *ан*. Так они много слов искажали славянских, например, Святослав у них в писаниях у Константина Багрянородного — Сфендослав. *В* перешло в *ф*, *я* в *ен*, *т* в *д*. Через много лет, когда в эту гвардию отборных телохранителей стали попадать представители из Норвегии, Англии и других стран, то они уже именовались греческим произношением и именно такую транскрипцию увезли вместе с собой в свои западные земли, где это слово распространилось в греческом произношении.

Почему летописец называет варягами также свеев-шведов, гётов, урмань-норвегов и аглян-данов, объясняется просто. Славяне так именовали тех, кто имеет подобный образ деятельности морского образа жизни, купеческий, завоевательский или разбойный. Все они одинаково действовали, имели похожие корабли, имели схожие манеры и обычаи, выглядели похоже, как, например, вы увидев пожарного в другой стране, сразу определите специфику его деятельности, так как все пожарные всех стран борются с огнём и имеют каски и защитную экипировку, очень схожую для их профессии. Так и с воинскими дружинами мореходов дело обстоит — им дан общий термин «варяги». Но первыми, думаю, варягами стали зваться варяги-русы. Так как у историка Иордана есть сообщение о живущих многих народах в устье Вислы, среди которых он называет такой народ, как видиварии. Думаю, что это слово двусоставное и состоит из слов «венды» и «варяги», что вместе звучит в некотором искажении готского языка, как видиварии. Вендами

называли славян все германские народы. А варии — это варяги, морские воины на кораблях. Сначала Балтийское море какой-то период называлось Сарматским морем, так как сюда достигали сарматские племена, потом стало именоваться Вендским от великого города Венета, древней торговой столицы юго-балтийских славян, даже залив ещё есть такой до сих пор, а потом стало именоваться Варяжским, когда варяги-русы наполнили его своими парусами и грозными дружинами. Но, когда переняв у русов-варягов парус, после Вендельского периода, скандинавские мореходы стали строить свои парусные флотилии, то и они получили прозвание *варяги*, которым их именовали наши летописи по признаку схожей военно-морской дружинной культуры, чтобы подчеркнуть, что это народы, имеющие высокую морскую культуру и благодаря ей в основном живущие, ведут с варягами-русами одинаковый образ жизни. Во время Вендельского периода (550–793 гг.) известно, что скандинавское мореходство было каботажным и исключительно вдоль берегов, парус у викингов не использовался, отсюда и не было опустошительных набегов на Англию, Ирландию и Францию. Когда же русы стали использовать парус на Южной Балтике и строить корабли для дальних морских походов по Двине и Волге на Каспий на арабские рынки, развивая «путь из варяг в арабы», тогда расцвет паруса получил повсеместное распространение и в северных широтах. Какими искусными мастерами строить и оснащать ладьи были русы, хорошо повествует Император Константин Багрянородный.



Илл. 85. Путь вдоль Швеции через Гётеборг

Итак, поговорив о важном для нас слове «варяги», мы начнём повествовать дальше. После Хельсингборга мы стали подниматься выше и выше, иногда нас прогоняли, увидев страшного «Змея Горыныча», заходящего в яхтенные маринны, говоря, что нет мест для стоянки, но больше нас встречали с радостью. Так нас встретили в Гётеборге, где мы встали у Оперы. Потом русский оперный певец Сергей Гилёв пошёл с нами и везде давал концерты прямо с борта «Змея Горыныча».



Илл. 86–87. Швеция. Гётеборг



Илл. 88. Представляем путь экспедиции российскому консулу в Швеции

Российский консул в Швеции Анастасия Васильевна Фёдорова сама нас возила по викингам в их поселения и по музеям археологии, переводя нам тексты и речь шведскую.



Илл. 89. У викингов шведских с российским консулом в Швеции А. В. Фёдоровой

Мы нашли там единственную находку драккара сеев и реконструированный корабль по этим остаткам.



Илл. 90. Швеция. Гётеборг. Музей. Остатки драккара



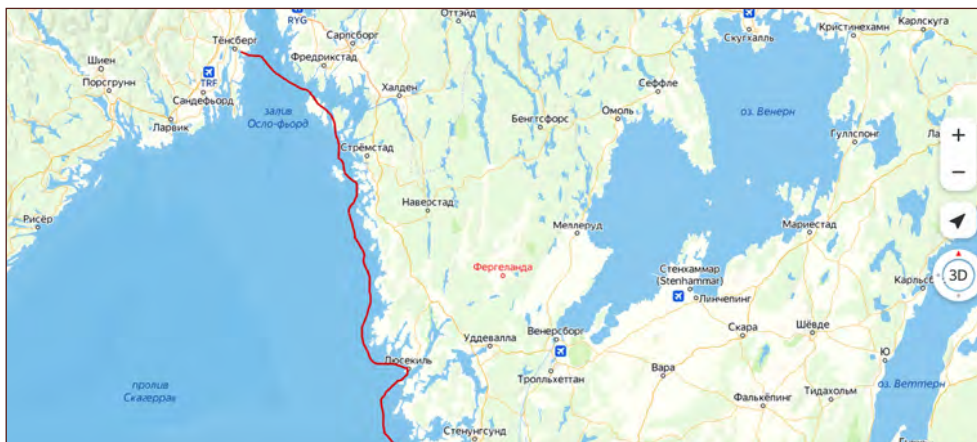
Илл. 91. Реконструкция единственного драккара, найденного в Швеции

Больше мы, пройдя все берега Швеции, нигде не встретили ладьи викингов. Однако рассмотрев её линии, обнаружили, что и эта ладья могла быть не шведской, так как у неё не были высокими нос и корма. Эта ладья могла прийти из земель славян с Южной Балтики и быть либо продана, либо затоплена у этих западных берегов древней Швеции.



Илл. 92. Швеция. Гётеборг. Драккар викингов

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАРЯЖСКОЕ МОРЕ «ПУТЬ РЮРИКА»...



Илл. 93. Путь вдоль Швеции в Норвегию



Илл. 94. Швеция. Островок



Илл. 95. Швеция. Крепость

Следующий наш путь был на север и мы, остановившись на некоторых малых островах, покинули свеев, пошли в Норвегию, в город Тёнсберг, так как там строились самые большие и красивые драккары современными мастерами по древним технологиям, благодаря изучению найденных на раскопках драккаров в этих местах. Это самый красивый в мире драккар «Осеберг» и драккар из Гокстада.



Илл. 96. Норвегия. Остров Тёнсберг, № 9

Данный остров стал для нас претендентом № 9, так как он окружён был морем с востока и юга, а с запада отделён от суши каналом-проливом. Однако наш «Змей Горыныч» превзошёл славу тех драккаров и сделал наш приход весьма значимым для норвежских викингов. Они нас встретили так тепло, что сразу подарили море подарков, шлем норвежский, огромный щит викингов с головами драконов, браслеты и украшения, деревянные резные головы драккаров.



Илл. 97. Щедрость наших новых друзей – судостроителей драккаров нас поразила до сердца

Накрыли стол на «Змее Горыныче» столькими напитками, что нам пришлось до утра справляться с их гостеприимством и держаться на ногах. Тем более что они признались в любви к России и русским людям, что они изучают русский язык в местном клубе имени Владимира Высоцкого по его песням, благодарят наших воинов за освобождение Норвегии от фашистских захватчиков, и что они хотят пойти в поход через Россию вокруг Европы, чтобы познакомиться с русскими людьми ближе, так как они верят, что только в России остались настоящие доблестные мужчины. Что здесь в Норвегии и в Европе таковых уже давно нет. И наш приход к ним ещё одно подтверждение. Ещё они сказали, что наш приход к ним свыше от Бога. И теперь они хотят пойти на драккаре «Сага Фарм» к нам, зимовать на «Богатырской Слободе», а потом пойти дальше, через Крым, Турцию, Грецию, Италию, Испанию, Францию, Данию и так вернуться назад в Норвегию. Мы согласились им помочь по пути маршрута в России, а они нам подарили знаки и билеты, чтобы мы могли в любом отрезке их пути к ним присоединиться и пойти вместе с ними.



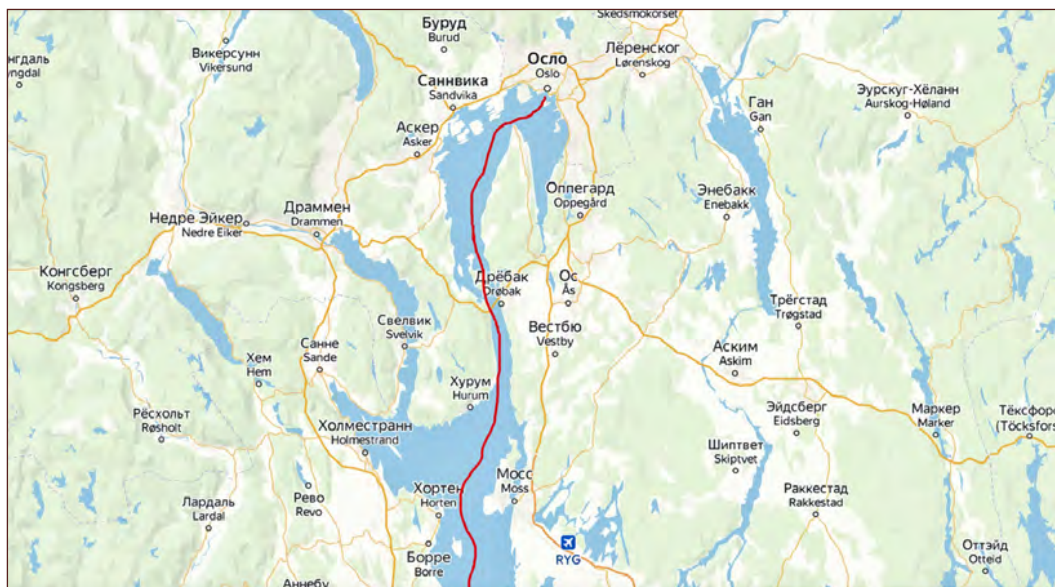
Илл. 98. Норвегия. Тёнсберг



Илл. 99. Норвегия. Тёнсберг. Первый приход

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Тепло распрощавшись с новыми друзьями, получив от них китовый ус для скрепления шпангоутов с бортовой доской, отдавав китового мяса, мы направились по красивейшему фьорду в Осло, столицу Норвегии.



Илл. 100. Норвегия. Путь до Осло



Илл. 101. Тролли норвежские нас встречали на каждом углу в Осло



Илл. 102–103. Норвегия. Осло. Русские эмигранты

Там мы посетили все исторические музеи, увидели настоящие драккары, поднятые из-под земли, и убедились ещё раз, что викинги больше закапывали драккары, а сжигали их русы, как об этом свидетельствует Ибн Фадлан. Вот почему у ви-

кингов много находок их кораблей, а у нас нет до сих пор судов IX века, так как трудно найти то, что сжигалось.



Илл. 104–106. Норвегия. Музей драккаров

Единственно, можно найти ладью в Киеве, с заживо закопанными вместе с ней боярами древлян, которых обманула княгиня Ольга, мстя им за страшную расправу над её мужем князем Игорем, используя их тщеславие и высокомерие. Тогда мы

бы многое узнали об искусном судостроении древлян, полян или русов. Ведь мы не знаем, в какой ладье их похоронила Ольга.



Илл. 107–108. Норвегия. Музей Тура Хейердала

Не удержались мы, чтобы не посетить и музей Тура Хейердала, который исследовал прародину своих предков на Азовском море, найдя там в археологической экспедиции предметы одежды древних Асов из легендарного Асгарда.



Илл. 109–110. Норвегия. Поиски Каупанга



Илл. 111. Норвегия. Верфь деревянных лодок

Далее мы, взяв с собой русских детей и родителей — эмигрантов, пошли вновь в южном направлении и, когда началась буря, мы пристали к одному городку, где к нам подошла женщина с маленькой собачкой и попросила её напоить из викингского шлема. Девочки напоили собачку, правда, из миски, а женщина перевела нам 10 000 крон норвежских за нашу доброту. Так ей понравился «Змей Горыныч» и в красивых нарядах экипаж корабля.

Мы с ней общались до утра. Сначала Анике, так её звали, угостила нас в местной таверне, потом у себя дома, а потом мне пришлось ей петь песни под гитару мо-



Илл. 112. Наши юнги, девочки из Осло, напоили маленькую собачку, и мы за это добро от Бога свыше получили помощь на 10 дней пути

его сочинения о князьях и богатырях, воздавая за её щедрость. Ведь Бог расположил её сердце нам помочь, так как у нас в тот момент вообще не было нисколько денег. Заправивши полные баки «Змея Горыныча», мы вновь продолжили путь. Норвежская крона 1 к 7. Значит, её пожертвование составило 70 000 рублей. Вот такие истории у нас случались в походе.



Илл. 113. Простая норвежская женщина Анике, пожертвовавшая нам 10 000 норвежских крон

Викинги из Тёнсберга опять захотели с нами встретиться и представить нас своему боссу. Мы пришли в Тёнсберг, подарили им наши русские льняные рубахи, встретились с боссами этой верфи Эйнараром, Борге и Эйвиндом, известными на весь мир людьми в области деревянного судостроения скандинавских кораблей IX века.



Илл. 114. На одной из норвежских ладий на верфи в Тёнсберге



Илл. 115. С боссами верфи драккаров Тёнсберга Эйнараром, Борге и Эйвиндом

Потом мы пошли искать их знаменитые драккары «Сага Осеберг» и «Сага Фарм», ушедшие на фестиваль, и пришли по каналу в Каупанг, город купцов и море-

ходов, где много захоронений в ладьях и лодках, и откуда мог прийти к Рюрику Олег, привезя ему в подарок свою сестру Ефанду, мать будущего Игоря, как об этом свидетельствует Иоакимовская летопись, явленная миру гениальным сподвижником Петра Первого, тайным советником Василием Никитичем Татищевым, который сам происходил из рода Рюрика, потомок его и его исследователь, основатель города Ставрополя-на-Волге, ныне г. Тольятти, откуда мы и начали свою экспедицию, где устроена наша «Богатырская Слобода» и где был построен «Змей Горыныч».



Илл. 116. Каменные корабли-могилы скандинавских мореходов. Каупанг

Полежав на могилах викингов прямо на земле, мы отдохнули и, не найдя драккары «Осеберг» и «Фарм», так как их капитаны не могли точно определить своё местонахождение, решили поспешить в обратный путь, потому что нам нельзя было опаздывать в Росток на фестиваль парусных судов «Ганзейские паруса», один из самых больших фестивалей, где и наш «Крузенштерн» участвует, и «Мир», и «Седов».



Илл. 117. Дания. Остров Лессё, № 10

Вернувшись в Швецию, мы вновь встретились с русским консулом, а из Гётеборга направились в Данию, пройдя через Лессё, остров исследований № 10.



Илл. 118. Идём под парусом на попутном ветре



Илл. 119. Высадка на остров Лессё

Там мы осмотрели природу, искупались в море и, узнав об истории тех мест, пошли по знаменитому проливу Каттегат прямым ходом посреди моря на датский город Грено. По пути мы попали в такой шторм, что еле-еле справились с опусканием паруса. Страшные чёрные тучи с проливным дождём обрушились на нас, но команда и «Змей Горыныч» выдержали испытание, так как этот поход мы совершали в честь Военно-морского флота России в День празднования, и мы подняли глиняные стопки, купленные у викингов, с ромом за победу в нашем путешествии. Мокрые до нитки, но счастливые, мы благополучно прошли по открытому морю посреди его, доказывая мореходность наших русских славянских ладий, способных ходить в любую волну и бурю по Варяжскому морю.

После Грено, где мы посетили музей с живыми обитателями Варяжского моря, минуя городок с названием Росмус, мы прибыли в большой датский город Орхус, где проходил крупный фестиваль парусных судов, и где мы встретили своих земляков на знаменитом паруснике «Штандарт» и на большом паруснике «Мир», где мне при-



Илл. 120. После пережитого шторма. Идём по проливу Каттегат посередине моря

шлось дать концерт под гитару, сидя на широкой палубе перед юнгами и моряками этого обучающего морскому делу института на воде. Потом все наши друзья пришли на «Горыныча», и там продолжилось тёплое общение по нашим приключениям.



Илл. 121–122. На фестивале парусных судов в Орхусе. Дания

В местном музее истории викингов мы узнали о том таинственном флоте, который неожиданно вырос из ниоткуда перед городской крепостью Орхуса и попытался взять город штурмом, но, не достигнув цели, он ушёл восвояси, не оставив о себе никаких известий. Так как, скорее всего, имел не прямые задачи захвата этого города, а случайно возникшие по пути перехода. Мне пришлось предположить, что это был флот славянский с южного побережья Балтийского моря, а возможно, и флот русов, так как другой вариант мог бы быть признанным, только русы были дальше всех от данов и не были им хорошо известны, а вот, например, вагров и ободритов или руян, с которыми у датчан часто были морские столкновения, всё-таки они смогли бы идентифицировать. Этот бой неизвестного флота с датскими защитниками Орхуса остаётся ещё одной загадкой истории той эпохи варягов.

Следующий остров, № 11, был не очень большой о. Самсё. Размеры его были не соответствующими свидетельствам арабских географов, и потому мы немного времени ему уделили.

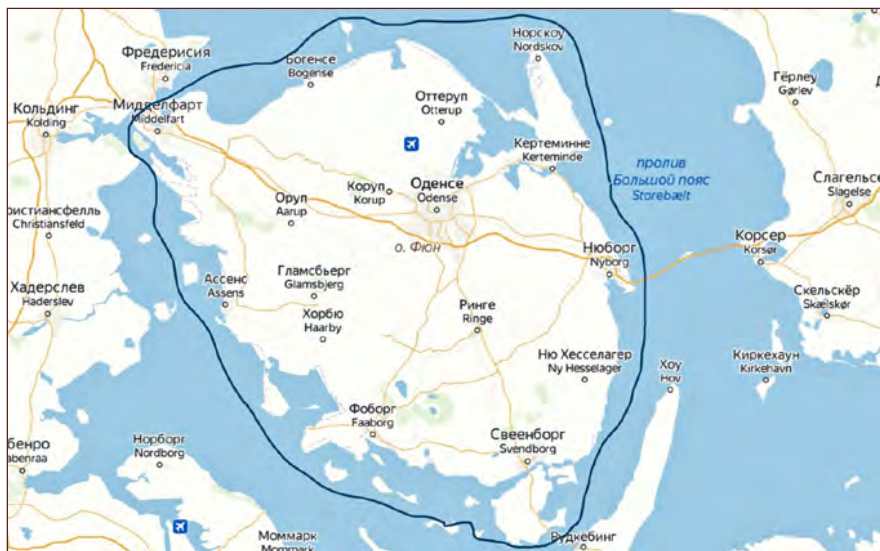


Илл. 123. Дания. Остров Самсё, № 11

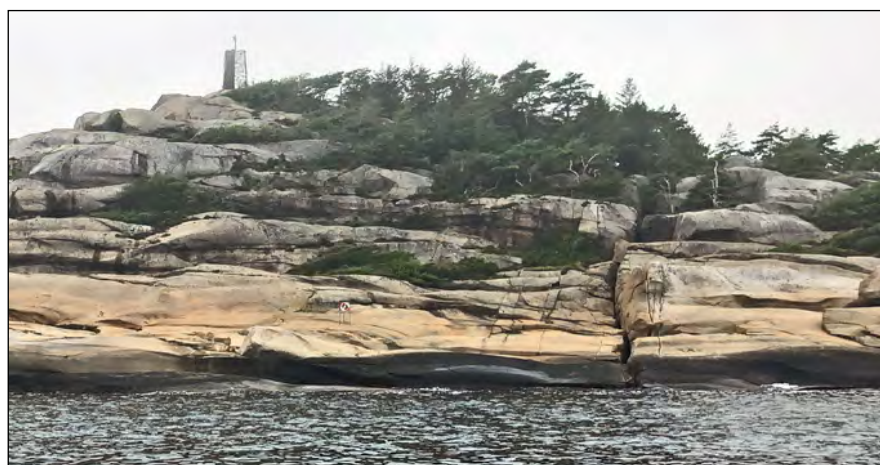
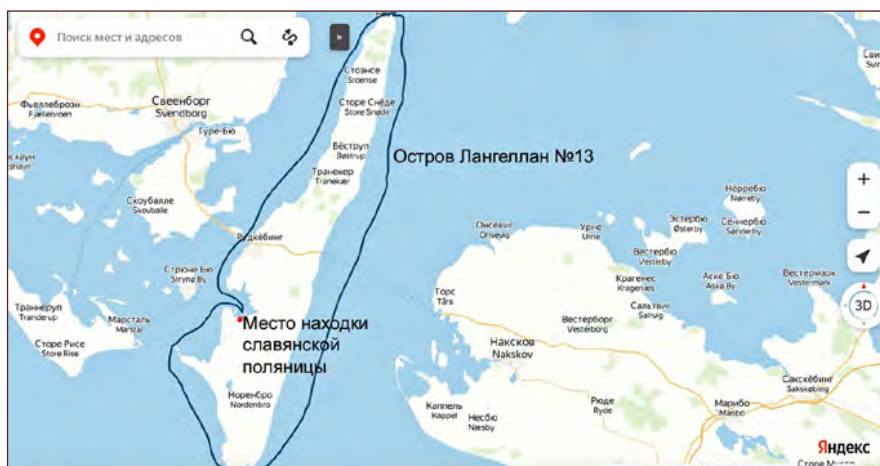
Посетив его и исследовав, мы пошли на остров № 12, о. Фюн, где родился знаменитый сказочник Ганс Христиан Андерсен; там мы посетили места археологических раскопок и узнали всё, что нам было интересно.

Оттуда мы пошли на остров № 13, который именуется Лангеланн, чтобы найти могилу славянской воительницы, похороненной в маленькой ладье с топориком в руке. Эту находку нашли польские археологи, и открылось много сведений о том, что часть датских островов раньше принадлежали южно-балтийским славянам. Здесь они постоянно вели войны с аглянами-данами, и эти территории часто переходили то к одним, то к другим. На месте захоронения лежал валун, и мы его нашли в большой мелководной бухте посреди поля, где и дорога к этому месту и селение имеет название «богувей», то есть славянскую этимологию, подтверждая, что здесь обитали славяне.

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАРЯЖСКОЕ МОРЕ «ПУТЬ РЮРИКА»...



Илл. 124. Дания. Остров Фюн



Илл. 125–126. Дания. Остров Лангеланн, № 13



Илл. 127. Место погребения в ладье славянской воительницы на острове Лангеланн



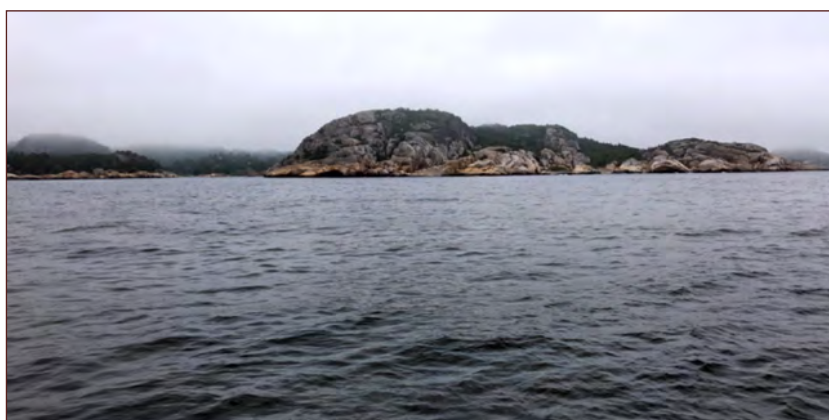
Илл. 128. Реконструкция погребения польскими археологами

Порадовавшись такому открытию, я вспомнил, что даже в Исландии польские археологи нашли дома, полуземлянки, которые типичны для славян-поморян, и что ещё неизвестно, кто первым открыл этот далёкий остров, и кто первым дошёл на своих ладьях до Северной Америки.

Дальше к вечеру мы достигли городка Марсталь на острове Эрё — № 14 по нашему списку поиска. Там мы переночевали, а весь вечер посвятили исследованиям его.

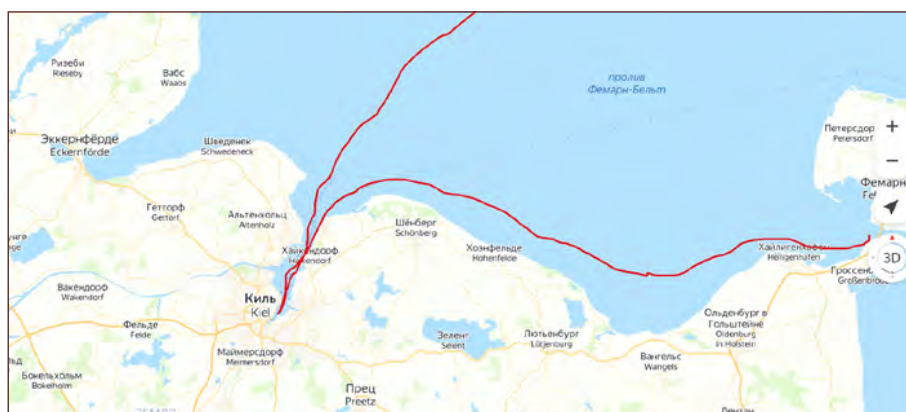


Илл. 129. Дания. Остров Эрё, № 14



Илл. 130–131. Идем на остров Эрё

Наконец, наш путь изменился, и мы пошли на Германию, в город Киль, где нас ждало на берегу Российское Императорское общество, в русских нарядах, с хором и гармонью.



Илл. 132. Путь из Дании в Германию в земли вагров. Киль

Здесь нас встретили замечательно, провели экскурсию, журналисты взяли интервью. К вечеру вспомнили, что мы тоже хотим кушать, и тогда заказали нам огромные пиццы. Так, не умерев с голоду, мы выжили в Германии, стоя рядом с на-товской немецкой подводной лодкой, с поднятым на ванте «Змея Горыныча» развевающимся российским триколором.



Илл. 133. «Змей Горыныч» входит в г. Киль. Германия



Илл. 134. Нас встречают в Германии под русские песни в русских нарядах

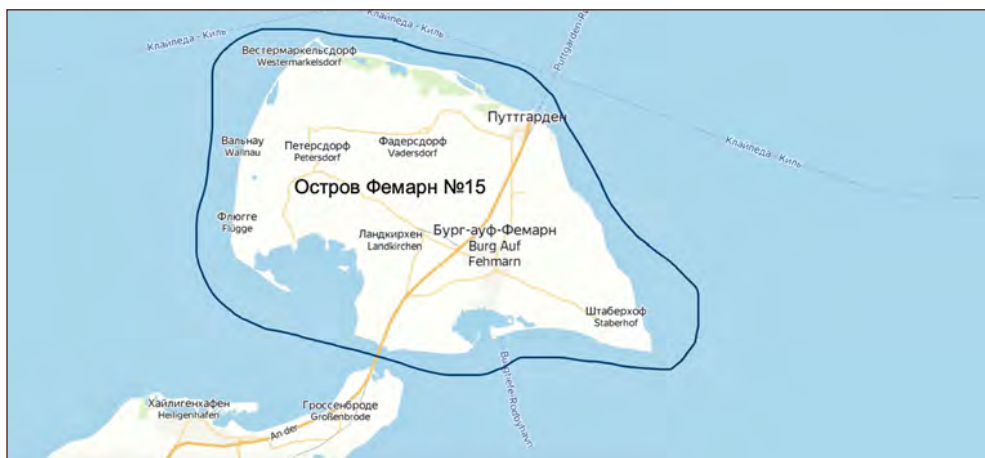
Пограничники Германии ни разу нас не нашли, не узнали нас нигде. А мы ждали с ними встречу каждую минуту.

Утром мы вышли по направлению на остров Фемарн, № 15 в нашем исследовании. Эта территория с правой стороны Киля была началом обитания грозного славянского племени вагров, от которых, как предполагал Сигизмунд Герберштейн, австрийский дипломат в России во времена Ивана III, пришёл Рюрик. Он провёл свои крупные исследования по древней истории России и сделал вывод, что славяне не могли пригласить к себе чуждых их вере, национальности и культуре. И остановился на ваграх, как на созвучных слову «варяги». Они постоянно сражались с дат-



Илл. 135. Мэр города Киль и представители Российского Императорского общества

скими викингами и в пеших столкновениях, и в морских. Даны их очень боялись. Большой флот вагры содержали на острове Фемарн, куда мы поспешили на «Змее Горыныче». С радостью мы исследовали его территорию, леса и поля, городки. Нам попались лани. Однако изучив все местные языческие культы, мы не нашли культа Перуна и это стало причиной, что мы отвергли версию Сигизмунда Герберштейна и его последователей. Так как по моему методу религиозной теории, это первое, что мы узнавали во всех пунктах нашего маршрута. Найдём культ Перуна — найдём локализацию русов. Но до сих пор, где бы мы ни были, и слышать не слыхивали о таком идоле. А мы уже прошли больше трёх тысяч с половиной км пути по балтийским странам.

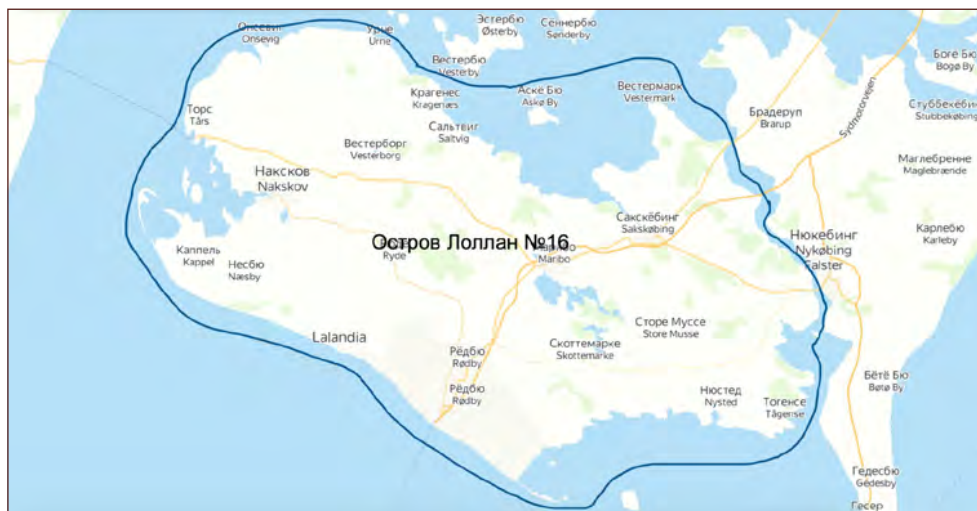


Илл. 136. Германия. Остров Фемарн, № 15

Чтобы мы были честными исследователями, и нас не могли упрекнуть норманисты, что мы пропустили какой-то остров, нам пришлось с острова Фемарн вновь

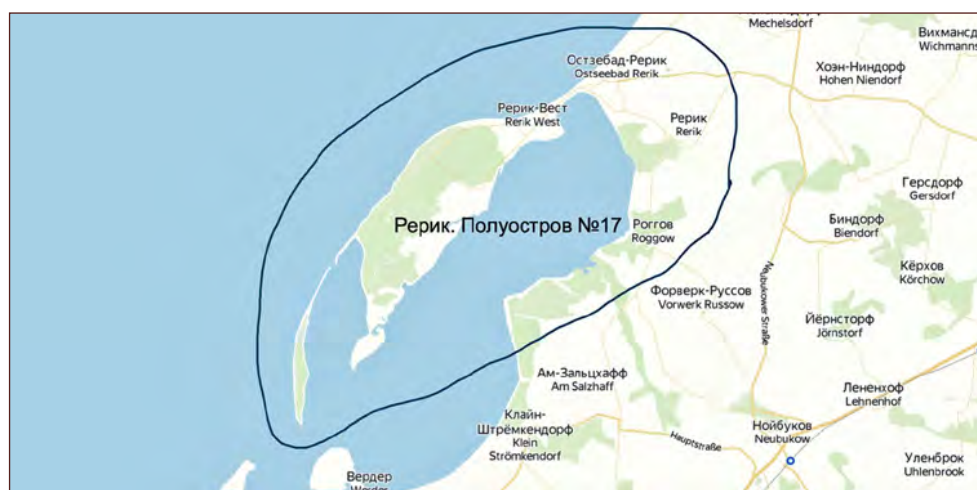
РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

вернуться в Данию, чтобы исследовать ещё один большой датский остров, который именовался Лоллан, № 16, зайдя на «Змея Горыныча» в портовый городок Редбюхаун. Там мы встретились с большими парусниками, спешащими из Орхуса в Росток на фестиваль «Ганзейские паруса». Зауважав нашего необыкновенного «Змея Горыныча», эти путешественники угостили нас бесплатно за свой счёт хмельными напитками в местном пабе. Пришлось принимать подарки и укреплять морскую дружбу.



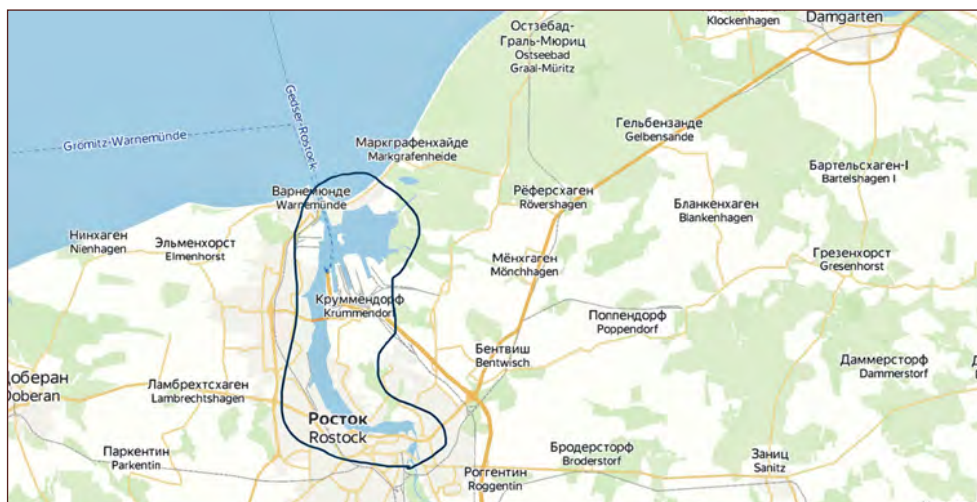
Илл. 137. Дания. Остров Лоллан, № 16

Оттуда наш путь был в знаменитый город Рерик, очень созвучный с именем нашего князя Рюрика. Хотя нам пришлось сделать крюк и обойти выступающий мыс в море, который и мог быть полуостровом, местом обитания русов № 17, мы всё-таки выполнили и эту задачу. Там мы попали под такой проливной дождь, что ниточки у нас сухой не было. А местные жители, спрятавшись по кафешкам, наблюдали за нами и дивились, как мы ходим во время такого ливня по лужам, не боясь такой непогоды.



Илл. 138. Германия. Город Рерик. Полуостров, № 17

Здесь исследовав все берега и исторические сведения, мы пошли полным ходом далее, чтобы успеть на фестиваль «Ганзейские паруса» и сдержать своё слово, данное организаторам одного из самых крупных событий данного направления морской тематики. «Змей Горыныч» был разрекламирован ими на всю Европу как самый уникальный корабль, который должен был стать сенсацией и визитной карточкой этого фестиваля, на котором участвуют более 200 парусников, в том числе наши гиганты «Крузенштерн», «Мир» и «Седов».



Илл. 139. Германия. Росток, город Аскольда, № 18

Представьте, что мы сделали такое огромное плавание и так уложились во все отрезки сложнейшего маршрута, и смогли подойти к самому началу, к параду кораблей, которые, выстроившись в море, нескончаемой вереницей шли друг за другом, чтобы заполнить все причальные точки, встав кораблями по четыре в ряд. Люди стояли по берегам и радостно встречали аристократию морей. И представьте, что сто кораблей впереди нас, сто кораблей позади нас, и мы идём посередине парада, встроившись в него без остановки. Нас хорошо встретили организаторы фестиваля



Илл. 140. Германия. Росток. Фестиваль «Ганзейские паруса»

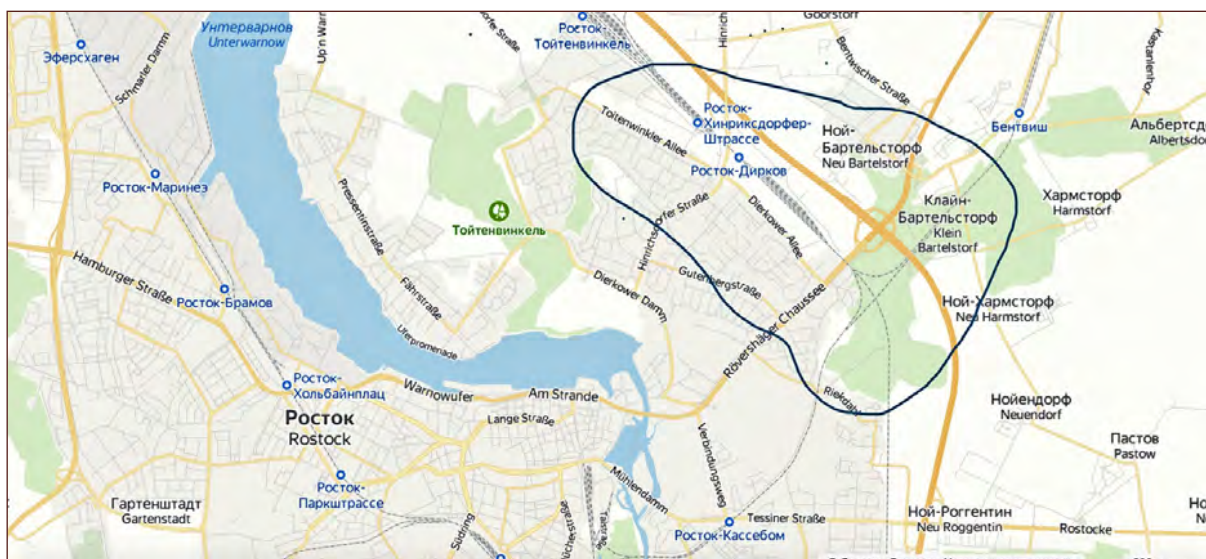
и местные добрые люди, которые были моими родственниками: сестра Анастасия, муж её Инго, брат его Йенс, племянник мой Эрик-Лука и моя мама, которая нас здесь ожидала; они нам оказывали всяческую помощь. Какой нам обед приготовили, сколько было радости, слов не хватит подобрать, чтобы обо всём этом поведать. Лучшая встреча нашей экспедиции за весь поход.



Илл. 141–142. Германия. Росток. Фестиваль «Ганзейские паруса»

Мы стали героями фестиваля «Ганзейские паруса» и по 8 раз в день делали выходы со всеми желающими на борту. С нами подружился немецкие викинги «Ледяные волки», побывали у нас пираты и ирландцы, играющие на волынках.

Этот Росток стал для нашего исследования местом №18. Именно отсюда уходили корабли с дружинами, расставаясь со своими близкими, поэтому слово «Росток» славянское и переводится как **Разлука, Расставание, Прощание**. Здесь когда-то снарядил свои корабли местный богатый воин-купец Аскольд, взяв с собой брата своего Дира из города Дирков, где он был владельцем. Мы побывали на месте раскопок IX века, в древнем городище Дирков, и я убедился, что Аскольд и Дир начали своё путешествие к русам и Рюрику отсюда, с берегов реки Варнов.



Илл. 143. Германия. Дирков, город Дира, № 18 а



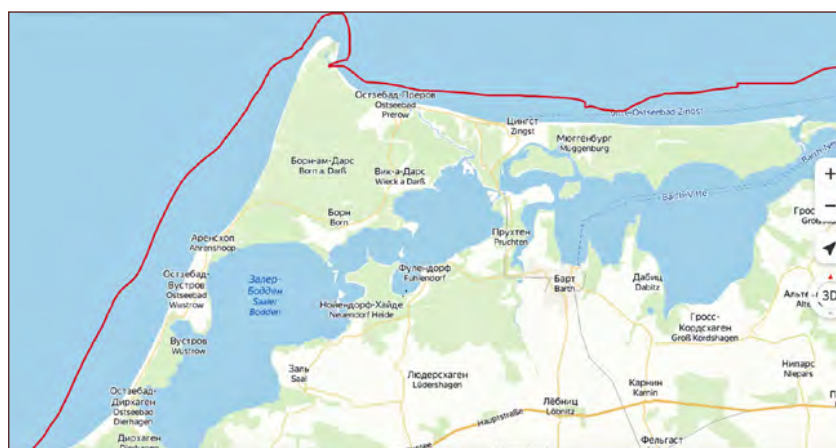
Илл. 144. На раскопках древнего Диркова, города брата Аскольда Дира

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

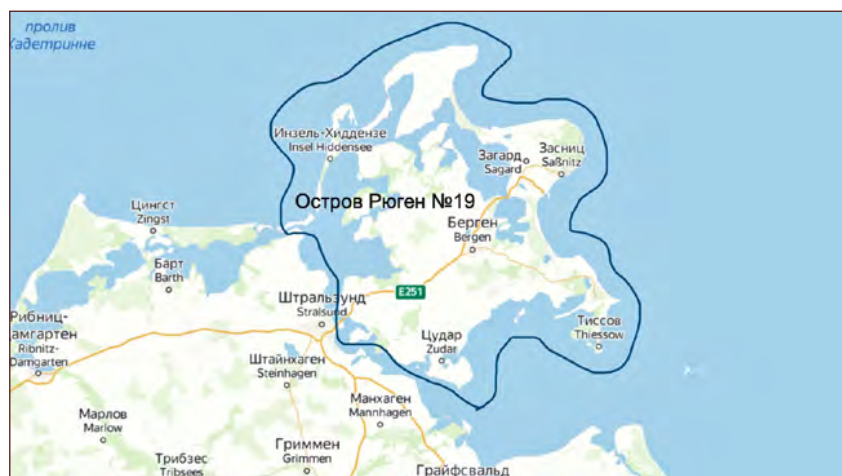


Илл. 145. Теперь камни хранят великую тайну IX века

Взяв все мне необходимые данные по этому региону, я дал команду идти дальше на остров Рюген, по пути остановившись в национальном заповеднике Борн-на-Дарсе, прогулявшись пешком до города Прерова, изучив местную природу.



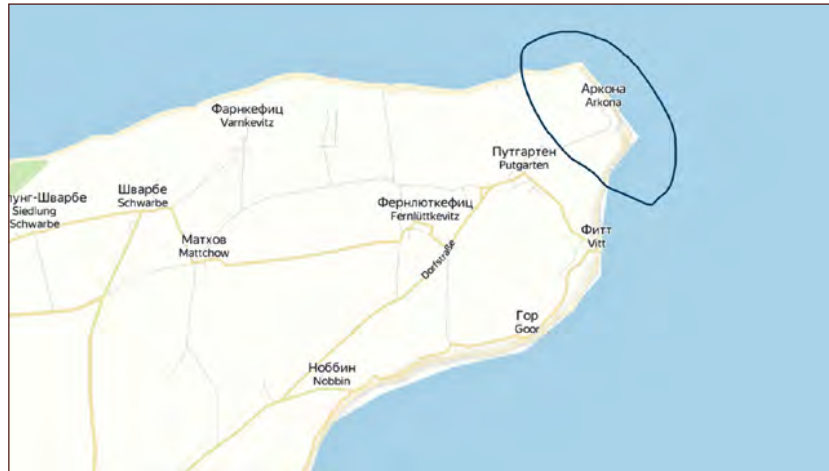
Илл. 146. Путь вдоль берегов Германии через Преров



Илл. 147. Германия. Остров Рюген, № 19

Итак, волнуясь от встречи с таким знаменитым островом Рюген, № 19, я без конца всматривался в берега, хотя мы шли на парусе и под сильным ветром, я не сходил с палубы, и, наконец, показались необычайно белые красивые берега Арконы, славянские святилища руян.

Обойдя её мыс и дойдя до бухты, где мы врезались грудью в причал, разбив немало «Змея Горыныча», я стал искать способ добраться до нашего главного места исследования.



Илл. 148. Германия. Остров Рюген. Аркона, № 19 а

Нашлись добродушные люди, немцы, удивлённые «Змеем Горынычем» и предложившие нам помощь. На их машине мы добрались до сакральных камней, выложенных в форме каменных кораблей, потом пошли пешком по полю под дождём на Аркону.



Илл. 149. Красота Арконы повлияла на выбор этого места для совершения жертвоприношений

Там мы проникли за ограждения и запрещающие надписи, чтобы побывать на капище, где стоит идол Святовита и где кладбище жертв, которых приносили постоянно жрецы Арконы, всегда охраняемые тремястами отборными воинами.



Илл. 150. Пришлось нарушить запреты и проникнуть внутрь через ограждения

Люди-чужестранцы, попадавшие сюда, умерщвлялись и не выходили обратно. Их закапывали живём в землю. Так, особенно много было уничтожено христиан.



Илл. 151. Каменные корабли были и у славян. Это общая традиция для морских дружин всех древних народов Балтийского региона

Определим Аркону как Арсанию, по арабским источникам, делившим славян на три территории, известные им с центрами славянских крупных областей: Куяба как Киевская, Славенск как Новгородская и Арсания как священная столица западных славян.



Илл. 152. Идол Святовит

В это самое время, как мы, тайно пролезши в закрытые зоны, собирали интересующие меня данные, стоявший здесь чёрный идол Святовита забрал ещё одну жертву. Человек (чужестранец-турист) свалился с горы к морю, упав на острые камни, и, чтобы его достать и осмотреть врачам, прилетел вертолёт. Живой он был или погиб, осталось неизвестным. Довольно для себя сделав выводов, я направил нашу команду далее.

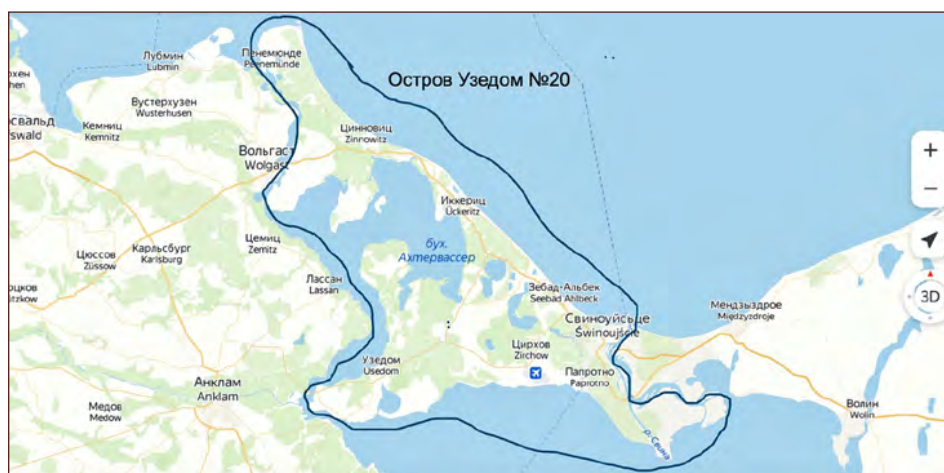


Илл. 153. Места археологических раскопок святилища рюян



Илл. 154. Почти на наших глазах здесь с белой горы упал человек к подножию моря

Обойдя остров Рюген, мы вновь вернулись ближе к континенту, придя на не менее знаменитый славянский остров Узедом, где когда-то был самый большой торговый город Европы — Венета, давший второе имя славянам, которое впервые упоминает Тацит — венеты, венды, венеды, а также имя Венедскому заливу и Венедскому морю. Как мы всех принадлежавших римской цивилизации и Риму зовём ромеями или римлянами, так славян другие народы именовали всех венетами или венедами, или вендами, благодаря имени этого огромного города Венеты. Где произошёл разлом земной коры, приведший к страшной катастрофе и унёсший в свою пропасть руины великого города, подобного Риму, мне и хотелось выяснить. Поэтому мы останавливались на этом острове несколько раз и везде искали возможные следы древней Венеты. Узедом стал для экспедиции островом № 20.



Илл. 155. Германия. Остров Узедом, № 20

Теперь мы вышли в Щёцинский залив и пошли на территорию современной Польши, покинув славянские территории Германии. И под номером № 21 нас ждал удивительный остров Волин.



Илл. 156. Польша. Остров Волин, № 21

Мы прибыли в город Волин и остановились на небольшом острове, где произошла крупнейшая реконструкция славянского поселения в наше время, собирающее на фестивали и битвы самое большое количество реконструкторов со всех стран мира.

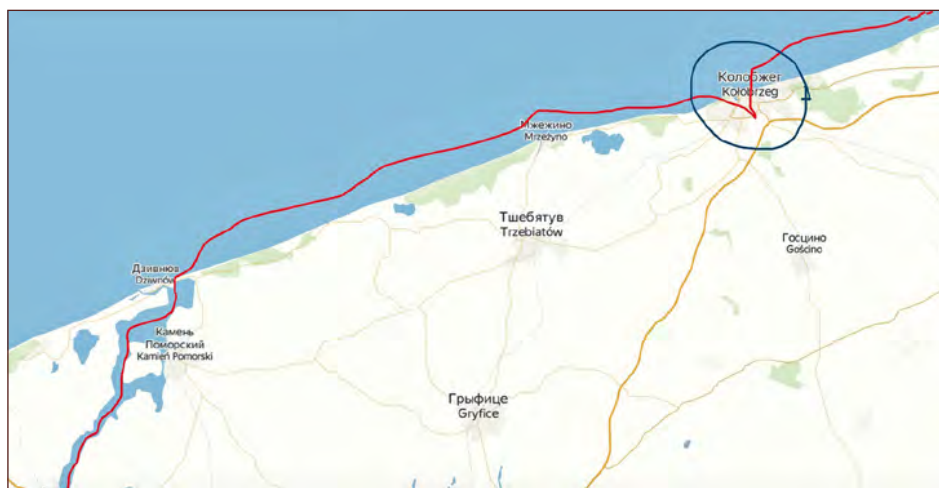


Илл. 157–158. Польша. Остров Волин. Польские реконструкторы



Илл. 157–158. Польша. Остров Волин. Польские реконструкторы

Здесь сходятся в битвах армии славян и викингов, так как эта крепость стала и местом обитания морских дружин викингов, приходивших сюда торговать со славянами. Именовали они Волин по-своему — Йомсборг. Из открытых источников известно, что международный фестиваль викингов и славян проводится в Волине с 1993 года. История этого места тесно связана с историей поселения викингов — Йомсборга (Jomsborg), заложенного в Волине датским королем Харальдом Синезубым, который умер здесь в 986 году. В Йомсборге провел три года и один из самых известных викингов — Олаф Тригвассон, ставший впоследствии одним из самых почитаемых королей Норвегии. Суть фестиваля проста — показать туристам жизнь общин славян и викингов изнутри. В фестивале может принять участие



Илл. 159. Польша. Путь по Поморью к колбягам в Колобжег

любой желающий. Одежду, утварь, оружие можно приобрести прямо в общине. Нас хорошо встретили хозяева-поляки, муж и жена, угостили лепёшками, приготовленными на огне по древнему рецепту, сделали баньку по-древнеславянски в земле, как в пещере. Мы познакомились с колоритными польскими реконструкторами, постреляли с ними из лука. Потом у костра до ночи общались, и я подробно их расспрашивал о Перуне, которого в польских территориях только косвенно знали, потому что в Волине стоял только идол Святовита с четырьмя головами. Поэтому я всех всё время расспрашивал о местных религиозных культах, очерчивая для себя зоны, где культа Перуна не было.

Отправившись дальше, мы вышли на Кашубское поморье и прибыли в Дзивнов. Оттуда мы пошли на знаменитый Колобжег, откуда приходили к восточным славянам колбяги. Купцы-колбяги, поморские кашубы. Колобжегский залив, что



Илл. 160–161. Польша. Поморье. Колобжег – пристань колбягов

значит по-русски «прибрежный», был настолько удобен для укрытия судам, что все купцы, идущие в Гардарику Новгородскую с западнославянских стран, сначала заходили сюда и здесь переоснащались, делали ремонт, оснастку, меняли товар, а потом шли к богатому Новгороду. В «Правде» Ярослава Мудрого отразились правила



Илл. 162. С историками Польши на могилах готских князей



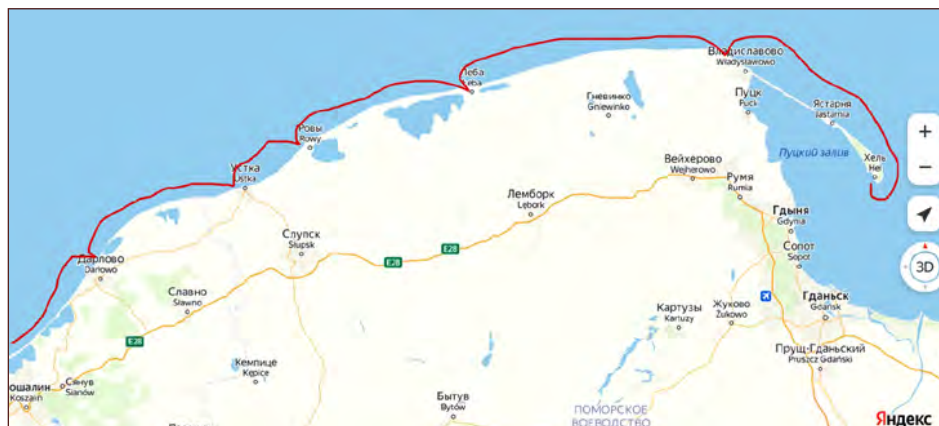
Илл. 163. Камни могил готов, пригласивших русов в военный союз и именовавших русов-варягов по Иордану росомономи

как для русинов, прямых потомков варягов-русов, так и для колбягов, купцов из южно-балтийских славянских регионов.

Пройдя Дарлово, мы пришли в Устку. Здесь нас так хорошо встретили местные историки, учёные и образованные люди, что помогли побывать как на святилищах славян, например, на знаменитой жертвенной горе Ровукол, с высоты которой открывался необыкновенный обзор на Варяжское море, так и на местах захоронений, сложенных в виде каменных валунов, готских князей, высадившихся здесь вместе с гепидами и теснившими местных славян и русов в этих краях во II веке н. э., с этих краёв начавших свой поход-переход отсюда в Приднепровье и Паннонию, где появилась Ост-Готская держава и страна готов-гепидов, которых впоследствии в союзе с лангобардами вытеснят авары.



Илл. 164. На вершине священной горы Ровукол с Ильёй Александровичем Инюткиным, строителем ладьи «Змей Горыныч», прошедшим со мной и с Еленой Борисовной Кулаковой, секретарем экспедиции, весь путь от начала до конца

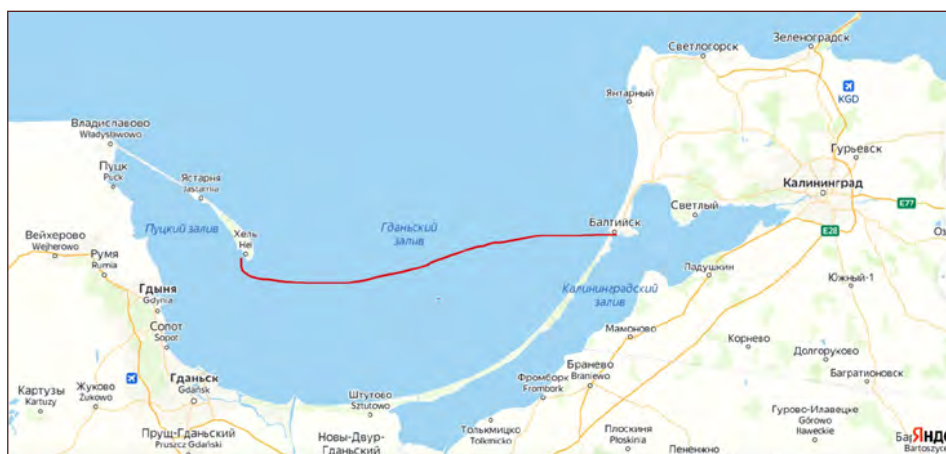


Илл. 165. Польша. Поморяне кашубские. Путь

Пройдя Ровы и Лебу, пришли и остановились во Владиславово. Там переночевав с опаской от местной молодёжи, дерзко залезшей к нам на «Горыныча» и устроившейся пировать, еле прогнав их, мы пришли на полуостров в г. Хель.

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Здесь я решил в связи с такой накалённой обстановкой не заходить в Гданьск в устье Вислы, а идти по совету Самохлебова Андрея Анатольевича сразу в Балтийск. Дело в том, что была дата начала Второй мировой войны, и все нацисты съезжались в Гданьск. И чтобы избежать провокаций, мы прошли рядом с местом обитания русов за № 22, не заходя в устье Вислы. Здесь мы узнавали об источнике второй половины XIV века, с прямым указанием приписки 6823/1305 г. в Ермолаевском списке Ипатьевской летописи о жене польского короля Пржемыслава II, убитого в 1296 г., которая **«бо бе рода князей сербскихъ зъ Кашубъ, отъ Помория Варязскаго, от Стараго града за Кгданскомъ»**. Пройдя рядом с этим варяжским поморьем, недалеко от Гданьска, мы пошли в Россию...



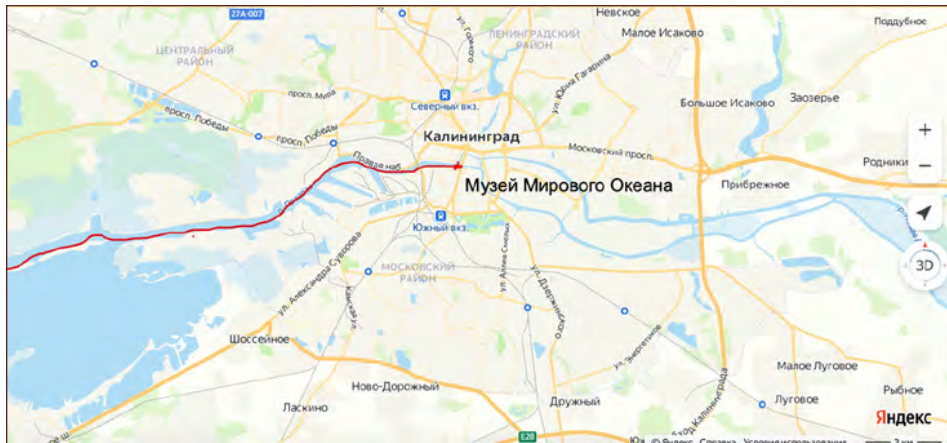
Илл. 166. Путь из Польши в Россию. Балтийск. Калининградская область

Пройдя морскую границу, ровно через три месяца по заграничному маршруту мы оказались на территории России в Калининградской области.



Илл. 167–168. Россия. Балтийск. Интервью ВГТРК «Россия»

Здесь в Музее Мирового океана нас ждали с результатами наших исследований и участием «Змея Горыныча» в фестивале «Водная ассамблея», которую ежегодно проводила ассоциация «Морское наследие России». Здесь «Змей Горыныч» стал великой знаменитостью и достопримечательностью. Каждый день тысячи людей стали посещать его со всех регионов РФ и всех стран мира, прибывающих в Калининградскую область.



Илл. 169. Россия. Калининград. Музей Мирового океана

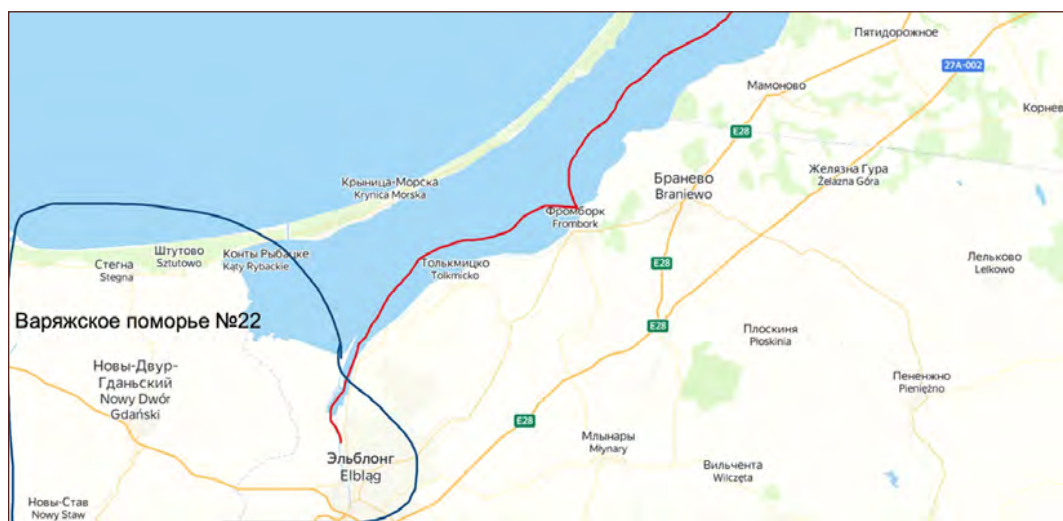


Илл. 170. Десятки тысяч гостей России и с разных стран мира побывали на «Змее Горыныче», пока он стоял на набережной Музея Мирового океана 18 месяцев как самый уникальный корабль деревянного судостроения со времён Ноева ковчега...



Илл. 171. Огромную помощь экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» оказала директор Музея Мирового океана Светлана Геннадьевна Сивкова

Однако мы перед этим мероприятием по настоянию местных яхтсменов и властей представили Россию на Польском фестивале в Эльблонге, который и есть район Вислы, где когда-то обитали наши варяги. Туда мы пришли, вновь перейдя границу, и произвели как всегда удивительным кораблём фурор, познакомились с польскими реконструкторами, нашли древнеславянскую 10-метровую ладью, скреплённую деревянными нагелями, изучили её, а потом нас в Фромборке, где творил всемирно известный учёный Н. Коперник, допытывали польские пограничники, четыре часа досматривая «Горыныча», думая, что мы перевозим янтарь в его длинных шеях.



Илл. 172. Польша. Поход на Эльблонг. Вислинский залив. Варяжское поморье, № 22



Илл. 173–174. Польша. Эльблонг. Реконструкторы польские.

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Вернувшись в Музей Мирового океана, мы месяц ремонтировали «Змея Горыныча», а потом поставили его до следующего сезона, чтобы идти дальше, ибо нам оставалось пройти ещё Литву, Латвию и Эстонию. И в течение месяца в Калининградской области мы объехали местные береговые города, посетили Куршскую косу, найдя на ней топонимы с именем *рос*, обошли Самбийский полуостров, ставший объектом № 23 (в Вислинской косе мы перед этим побывали, ходя на Эльблонг), побывали на разных местах раскопок, достигли Немана, чтобы побывать на Русе, объекте № 24, где город Русне, в тех пределах, что есть остров, образованный рукавами Немана.

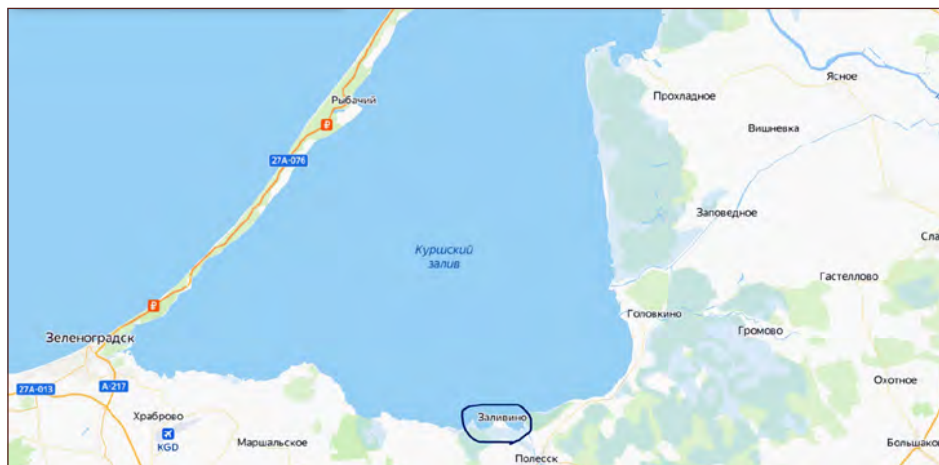


Илл. 175. Россия. Самбийский полуостров, № 23

Познакомились лично и пообщались с известными археологами — пруссологом В. И. Кулаковым и К. Н. Скворцовым, побывав у него дома, увидев артефакты Древней Руси, которые он нашёл на южном берегу Куршского залива, где был им обнаружен эмпориум русов, прибрежный торговый порт, недалеко от знаменитого Каупа, где русы обменивали товары от купцов из западных и северных стран Балтики, чтобы потом идти «в арабы или греки».



Илл. 176–177. Куршская коса. Богатырская Застава, построенная по проекту отца Феоктиста (Петрова) «100 Богатырских Застав России»

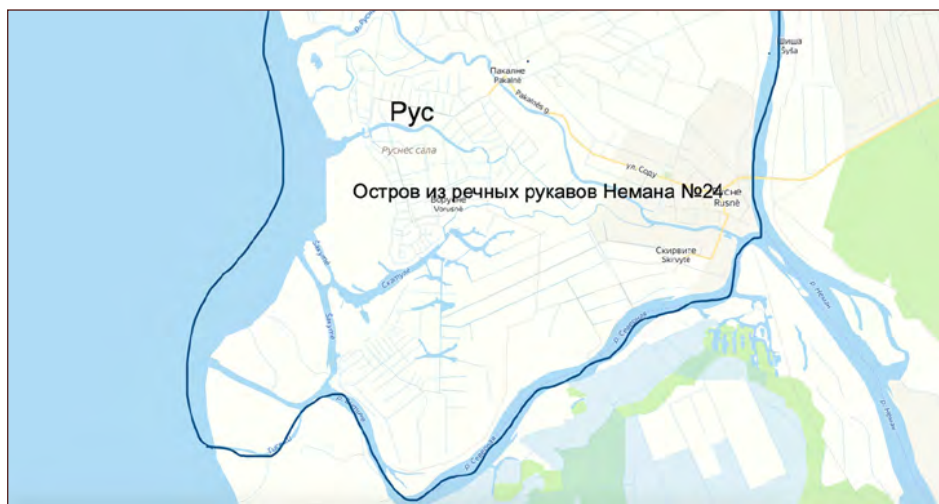


Илл. 178. Россия. Куршская коса. Эмпориум варягов-русов



Илл. 179–180. Калининград. Куршская коса. Эмпориум русов

Как оказалось впоследствии, задержка в Калининградской области была неслучайной. Мы прибыли туда, куда были должны. Ведь русы, почитавшие Перуна, обитали не там, где мы бродили на «Змее Горыныче» в странах финских, скандинавских, западнославянских (Германия) и Польше, а здесь, в древние времена, между устьем Вислы и устьем Немана, главный рукав которого именуется Рус, где ныне город литовский Русне, ранее на его месте располагалась столица Варяжской Руси, где русский князь был избран быть каганом русов, где впервые русы объявили себя новой могущественной державой — Русским каганатом. Русы — это висло-неманские поморы, варяги-поморяне, военно-купеческая морская цивилизация, построившая большой флот и решившая стать равной империям и царствам своего времени. Отсюда они направились на остров и там, на Острове Русов, создали свою крепость. Оттуда они потом покоряли местные окружающие их народы. Товары, которые брались ими как дань, становились товарами для реализации на рынках арабского мира, в Византии и на рынках южно-балтийских славян, а также у фризов и франков и всех обитателей Балтийского региона, включая скандинавские страны. Русы жили на полоске земли не более 50 км от моря, а вдоль них жили многочисленные прусские и литовские племена. Потому прусские племена и именовались поруссы, то есть живущие вдоль русов, в границе с ними, точно так же, как поморы, те, которые живут вдоль моря. Я решил предложить переименовать Калининградскую область в Варяжскую область, а Калининград в Варяжск. Только так мы вернём настоящее достоинство этой важнейшей и древнейшей для истории России территории, вернём к ней великое уважение, как к альма-матер, к началу славного рода русов, давшего имя нашей Родине, объединив всех нас именем Русь, от которого и имя Россия происходит.



Илл. 181. Неман-Рус. Город Русне. Остров из рукавов Немана, № 24

Что означает имя Русь? Многие ломали голову над этой загадкой и многие пытались найти ответ к ключу, который откроет двери в тайну русской истории и поможет познать происхождение варягов-русов. Так вот, дорогие мои, с честью сообщаю вам великое открытие. Очень трепетно произносить вслух или писать это имя, как

оно нам дорого, как оно нам свято. Каждый из нас с радостью говорит — я русский. Однако, что это означает, никто не знает. Кроме той только мысли, что русский, значит тот, кто принадлежит всем сердцем и духом к русскому миру, к русскому мировоззрению и имеет загадочную для всех иностранцев русскую душу.

Когда наши предки говорили о тех, кто не понимает русскую речь, то именовали их немцами, немymi, неспособными ответить на обращение и вопрос. А русский для нас соответственно тот, кто говорит по-русски и понимает русскую речь. Таким образом, слово «Русь» означает не что иное, как **Речь Родных Единокровных Уст**. То есть на современном русском языке это произносится или переводится так: **Русь — Родные Уста**. Или — **Родная Речь**. Или — **Речь Родных Уст**. Как река течёт своим течением и приходит к своему устью, так речь наших слов приходит из сердца к нашим устам, обрамлѐнным красными устами, и выходит из них. Иногда говорят: красная речь. То есть красивая стройная речь. Не случайно речь словесная и речка-река имеют одну морфологическую основу. Аз рек. Я сказал. Я реку. Я говорю.

Как речка выходит в другую реку, в озеро или море, так и наша речь словесная исходит из нас и попадает в другую душу, которая, как река, озеро или море, наполняется нашими словесами, и мы уже находимся своими словами в той душе, которая нас слышит и слушает, и понимает то, что мы ей говорим. Когда мы говорим одному человеку, то попадаем как бы в реку, когда группе людей, то попадаем как бы в озеро, а когда наши слова слышат тысячи, то попадаем в море, а если миллионы, то значит, выходим в океан.

Не зря все народы, которые проживают на территории России, и говорящие на русском языке за границей, тоже именуют русскими. Ведь слово *русский* это субстантивированное прилагательное или даже, на мой личный взгляд, причастие, то есть ты причастен русскому языку, русскому князю, русской власти, русской цивилизации и т. д. Японец, американец, француз, китаец, немец, итальянец — всё существительные, а русский — прилагательное и причастие, как это ни странно. Многие об этом спорят, но мы смотрим в суть и в логос, в смысл слова. Я русский, значит, принадлежу князю Рюрику и его дружине. Так бы сказал в IX веке словенин новгородский, или представитель чуди, веси, мери, кривичей, полян, северян, радимичей, тиверцев, уличей, бужан, полочан, древлян, дреговичей, ями, перми, печоры, черемис, нарovy, ливи, корси, литвы, земиголы, веси и чуди заволочской. Теперь так может сказать татарин, чуваш, чеченец (достаточно вспомнить признание главы Чеченской Республики Рамзана Кадырова), якут и дагестанец, украинец, казах, грузин, армянин, мордвин и ещё представители сотни народностей нашей страны. И они не солгут. Во-первых, они все говорят на русском языке, многие на нём даже мыслят, а многие и сочиняют, учатся, творят проекты. Во-вторых, они все проживают в России и среди русских людей, с ними близко общаются, поют такие песни, например, где такие слова: «я татарин с русскою душой». Поэтому русский в первую очередь не национальность, а образ мыслей и чувств, характер, дух, восхищение и любовь ко всему русскому. Сами русы, принесшие нам это имя, именовались русами или русинами, например, в «Правде» Ярослава Мудрого. А мы именуем себя просто — русский. Я — русский. Русы соединили все племена и народы огром-

ной территории в одно целое, о чём нам напоминает гимн СССР: «Союз нерушимый республик свободных // Сплотила навеки Великая Русь», а новый гимн России говорит в продолжение: «Братских народов союз вековой». Так вот этот-то союз и соединение всем братским народам дал род русский, род князя Рюрика. Славные варяги-русы, призванные союзом пяти племён словен ильменских, чуди, кривичей, веси и мери на княжение в 862 г. от Р. Х. Сначала они подарили всем этим пяти народам своё имя Русь, а потом и всем другим народам и племенам, вошедшим в этот священный союз единого государства под династиями Рюриковичей и Романовых, вышедших из территорий, где теперь красуется на карте возвращённая наша исконная территория Калининградской области.



Илл. 182. Рус – Неман



Илл. 183. Мы на границе между Россией и Литвой, где раньше обитали наши варяги-русы на Немане-Русе

Эту праотеческую территорию своей династии пытался вернуть ещё Царь Иоанн Грозный как свою исконную землю рода Рюриковичей. Частично ему удалось приблизиться к своей цели. Уже потом позже смогла эту его заветную мечту реализовать Императрица Елизавета. Если бы не предательство Петра III, то ни Первой Отечественной, ни Первой мировой войны, ни второй бы Великой Отечественной войны не было. Так как Россия на Варяжском своём поморье так бы укрепилась, что не позволила бы Европе ни поход Наполеона организовать, ни последние великие войны с гибелью миллионов людей. Кёнигсберг не стал бы центром милитаризма и масонским центром, организатором стольких страшных войн. В последнее время идёт большая подрывная духовная работа по возвращению этой территории немцам, и Калининград вновь хотят переименовать в Кёнигсберг. Об этой экспансии говорят лекции доктора исторических наук, директора Калининградского филиала Академии геополитических проблем Шульгина Владимира Николаевича. Поэтому моё предложение переименовать Калининград в Варяжск, а область в Варяжскую, не пустые слова, а государственная необходимость и историческая справедливость. Только тогда начнут осознавать во всех слоях общества невероятно выдающуюся роль этой небольшой на карте мира янтарной области в будущей судьбе Великой Российской Державы. Только более древнее историческое основание нашего здесь присутствия выгонит дух и память поздней немчуры, захватившей когда-то прусские племена, которые германцы ассимилировали и полностью уничтожили. Злой недружественный дух германского чванства, который проник во все университеты и многие общественные настроения интеллигенции и в умонастроения молодёжи Калининградской области, этого удивительного древнерусского янтарного края, ради крови всех погибших русских солдат за освобождение этой зоны от немецкого пруссизма и нацистского фашизма, этот дух предательства должен будет уйти отсюда прочь, если, повторюсь настоятельно, мы патриоты Отечества, последователи исторического гения М. В. Ломоносова, первого из российских академиков, кто правильно определил локализацию древних варягов-русов, имя этой территории свяжем с русами-варягами, жившими здесь в Средние века и ведшими здесь торговлю янтарём по знаменитым янтарным путям той эпохи. Ведь если аэропорт Храброво имеет имя великой Императрицы Елизаветы, выдающейся дочери Петра Первого, то и сама область должна иметь честь именоваться Варяжской, а столица — градом Варяжск. Так, мы всему миру напомним о том, что Балтийское море ранее именовалось Варяжским морем. Раз уж началась война против России и искажается её история, то надо начать возвращать историческую память с этого акта. И тогда вспомнятся слова из знаменитой песни: «Врагу не сдаётся наш гордый “Варяг”», и набатом отзовутся в каждом русском сердце с новой силой и с новым осмыслением.

Здесь в Калининградской, а нами теперь именуемой Варяжской области, нам пришлось задержаться на 18 месяцев, оставив «Змея Горыныча» в Музее Мирового океана, так как начался, как теперь доказано, искусственно созданный в лабораториях США «ковид», и 2020 год автоматически стал просто-напросто закрытым для всех путешествий.



Илл. 184. Команда «Змея Горыныча» в аэропорту Калининграда

Пока Всадник Апокалипсиса на белом коне с короной на голове и с луком в руках поражал весь мир, мы не бездействовали. Вернувшись домой на самолёте сразу 25 сентября 2019 г., уже 7 октября заложили новую варяжскую древнерусскую ладью «Великий князь Рюрик» и стали её строить на нашей Ладейной верфи на «Богатырской Слободе». Потом подали на президентский грант «Возрождение народных традиций деревянного судостроения Древней Руси» для обучения студентов деревянному судостроению и выиграли его, чтобы построить ещё две ладьи «Великий князь Синеус» и «Великий князь Трувор». На этих трёх ладьях «Рюрик», «Синеус» и «Трувор» я запланировал повторить легендарный поход 862 г., поход-переселение варягов-русов к восточным славянам, совершить его с дружинами варягов, экипированных точно, с амуницией IX века, с онлайн-трансляцией для всего мира, поход высшей категории сложности, так как он будет точно проводиться по законам навигации того времени, только на парусах и вёслах, и восстановить маршрут громадной ладейной флотилии варягов-русов, от места их локализации на тот момент таинственного Острова Русов, который я найду в своей экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика», чтобы потом пройти по пути Рюрика, Синеуса и Трувора до Старой Ладogi, где князь Рюрик останется править со своей дружиной в краю ильменских словен, а также, чтобы показать маршрут переселения дружины князя Синеуса на Белоозеро, по приглашению веси, и показать путь похода князя Трувора и его дружины в Изборск, где граничили кривичи и чудь. Эту завершающую часть

морской экспедиции с путешествием и постройкой-реконструкцией древнерусских варяжских судов IX века, описанных в «Повести временных лет», на 40 воинов, под держала и резолюция Круглого стола «Реконструкция традиционного судостроения и судоходства России», прошедшего в Российском научно-исследовательском институте культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, о котором я рассказывал в начале доклада.

Так, там говорилось: «Участники Круглого стола отметили, что реконструкция традиционного судостроения и судоходства позволяет создавать инновационные возможности для изучения истории и актуализации речного и морского наследия России.

Заслушав доклад о. Феоктиста (Петрова) по проекту комплексной экспедиции «Путь Рюрика» 2019 года по маршруту движения Варяжской Руси, сыгравшей весьма важную роль в нашей истории (но этническая принадлежность которой окончательно не определена), с побережья Балтики в Старую Ладугу и Великий Новгород, участники Круглого стола решили:

1. Поддержать в целом проект «Путь Рюрика» (автор проекта о. Феоктист (Петров));
2. Считать целесообразным создать научно-экспертный совет и разработать программу и методику комплексных научных исследований по маршруту экспедиции 2019 г.;
3. Создать рабочую группу специалистов традиционного деревянного судостроения по воплощению проекта реконструкции и реализации 3-х парусно-вёсельных варяжско-русских судов времени призвания Рюрика (862 г.), для проведения на них 2-й заключительной части экспедиции 2020 г. — передвижения Варяжской Руси с Балтийского моря через Неву в Старую Ладугу;
4. Просить Институт Наследия стать научно-методическим центром исследований по программе экспедиции;
5. Просить Институт Наследия обратиться в Министерство культуры Российской Федерации с просьбой оказать поддержку историко-навигационному эксперименту «Путь Рюрика» на древнерусских ладьях;
6. Просить Институт Наследия и Министерство культуры Российской Федерации оказать содействие в координации работы с федеральными и государственными структурами и средствами массовой информации;
7. Просить Министерство культуры Российской Федерации оказывать поддержку на федеральном уровне организациям, занимающимся изучением и сохранением памятников российского традиционного деревянного судостроения».

Этим делом и его организацией я занимался вплоть до весны 2021 г., когда смог продолжить свои поиски Острова Русов, прибыв с новыми помощниками в Калининград, подготовив к походу «Змея Горыныча», которого мы изредка, в тот период стоянки его 18 месяцев, навещали, чтобы он принимал участие в разных фестивалях Музея Мирового океана или даже в юбилее Калининградской области и не разошёлся. Правда, в одном из публичных выступлений губернатор Калининградской области А. А. Алиханов заявил, что Музей Мирового океана приобрёл новый уникальный

экспонат — ладью «Змей Горыныч», которая стала любимицей всех посетителей музея на набережной реки Преголи. Мы же, удивившись этому «известию», спешно опустив «Змея Горыныча» в воду, вышли с радостью во вторую часть экспедиции, и пошли переходить границу в Балтийск.



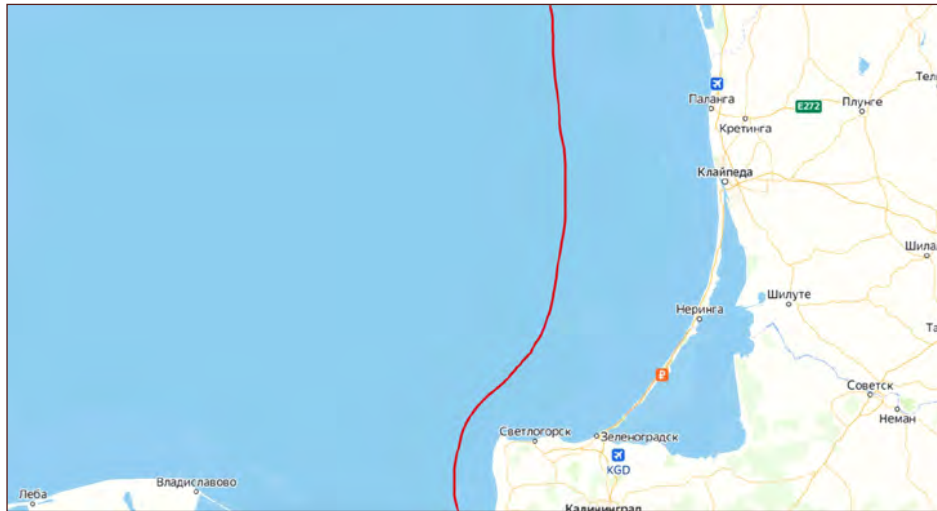
Илл. 185. «Змей Горыныч» прощается с Музеем Мирового океана и уходит в свой поход на открытие Острова Русов

Теперь мне придётся совершить сложнейший поход на ладье «Змей Горыныч» по нейтральным водам Балтийского моря, не подходя ближе 22 км до берега, идя вдоль недружественных стран Литвы, Латвии и Эстонии.

Мы чувствовали ответственность перед всеми, кто нам помогал в нашем поиске. Необходимо завершить начатое дело. И пришла великая радость, что нашим новым соратником и помощником стал ООО «Автотор», который решил поддерживать наш 3-й будущий этап экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» в 2022-м и 2023-м гг. и мы приняли флаг ведущего автопредприятия Калининградской области на борт «Змея Горыныча».



Илл. 186. Экспедицию провожают представители ООО «Автотор»



Илл. 187. 2-й этап экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» по нейтральным водам Варяжского моря. Начат 27 мая 2021 г. Литва

От Калининграда до Санкт-Петербурга наш путь составил, примерно, 1150 км пути. Все профессиональные мореходы, именитые яхтсмены и капитаны, с ужасом слушали моё предложение принять участие в этой части экспедиции и пойти вместе со мной по открытому морю, не имея права заходить в яхтенные марины на ночёвки и стоянки. Что может произойти с нами в бушующем море, они ярко рисовали, и отговаривали меня от этой затеи. Но моя вера в силу Божью была непоколебима. Я отдал себя в руки промысла и водительства Бога, создавшего землю и море, и всё, что в них; Всевышнего Вседержителя, Творца и Создателя нашего, Того, от которого всё зависит в этом мире, Того, Кто выбрал когда-то Рюрика стать основателем династии великих правителей Руси, чтобы привести её через его потомков к Престолу Пресвятой Троицы, чтобы Варяжская Русь стала Русью Новгородской, а потом Русью Киевской, а потом единой объединённой Русью под стягом князей русских из многих племён и народов, ставшей по Промыслу Божьему в своём неудержимом духовном развитии Святой Русью, предсказанной за 10 веков учеником Господа нашего Иисуса Христа, святым Апостолом Андреем Первозванным, часть которого пути «из варяг в греки» я решил пройти в нынешнем XXI веке. Ради открытия тайны промысла Божия о русском народе, помолясь от всего сердца Всемогущему Владыке ветров и волн, знающему, сколько капель в море и сколько песчинок под ним, я решил пойти на риск и повторить путь отважных мореходов-русов, пройдя их путём до Острова Русов, а потом от Острова Русов до Старой Ладogi, Белоозера и Изборска. Никто не смог меня уговорить отказаться от самого сенсационного и важнейшего историко-географического открытия, которому я посвятил столько сил умственных, физических и материальных и которое, по моему глубокому убеждению, полностью изменит подход к исследованиям истории Древней Руси, в корне меняет взгляды на существующие до сих пор версии учёных, как из лагеря норманистов, так и из лагеря антинорманистов, потому что и им придётся пересмотреть свои гипотезы и предположения, ведь если у норманистов две версии — шведская и дат-

ская, то у антинорманистов их великое множество и они не едины в своих взглядах, что делает, к сожалению, антинорманистские усилия бесполезными и необидительными. Пока антинорманисты не придут к единому мнению и не увидят вместе объективную истину, не сделают единый правильный вывод, не станут одним войском под стягом Рюриковича Дмитрия Донского на Куликовом поле, то не одолеют трёхсотлетнее иго норманизма и его приверженцев — норманизм будет дальше, шире и глубже процветать в печати и новых учебниках и как искусственно выращенный вирус в западных умах антироссийской направленности поражать тысячи и тысячи людей с востока, доверяющих больше «академической» лженауке, чем народному преданию и достоверным источникам тех времён. Великая война, берущая свое начало в планах императора Барбароссы и подхваченная приверженцем норманской теории Адольфом Гитлером, мечтавшим покорить славянский мир, растянулась на целое тысячелетие и продолжается на наших глазах. Как пророчески сказал великий святой святитель Феофан Затворник: «увлеклись немчурой, то немчура на вас и пойдёт». Значит, опасно принимать идеи чуждые от чуждых нам народов. Так и после увлечения французскими манерами, языком, модой и их вольнодумством пошли на нас не кто-нибудь, а французы. Так что пора нашим многим академикам понять, на чьей стороне они играют и перейти в отечественную команду. Иначе придётся присваивать им статус иноагента, скрытных деятелей 5-й колонны, внедряющих откровенную русофобию и западолюбие, и выяснять ради чего и зачем они поддерживают эту шведско-немецкую версию. Может, ради признания и славы, а может. и ради денег от зарубежных грантов на свои работы по дискредитации русского народа, который якобы не способен сам собою править, якобы славяне перед немцами олухи и скоты, которых нужно часть оставить, в количестве 15 млн, как о том говорила Маргарэт Тэтчер, а оставленных жить — превратить в рабов «золотого миллиарда», отняв у них честь и достоинство, право на наследство от Династии Рюриковичей и Романовых, заменив им мозги, способность самостоятельно мыслить и понимать, что норманская теория — это лженаучная искусственная химера, убивающая гордость и радость за деяния наших славных предков, отдающая славу тем народам, кто вовсе не причастен к развитию нашей государственности, мирным завоеваниям и освоениям великих географических территорий.

Теперь, друзья мои, кто дочитал и дослушал мой доклад до этого места, вы понимаете, что найти Остров Русов и, следовательно, берег, с которого стартовал Рюрик — значит, развязать пресловутый «гордиев узел» древнерусской истории и, наконец-то, правильно истолковать все её бесчисленные белые пятна, которые ссорят учёных-историков мира уже много веков, лишая соотечественников истинного народного и святоотеческого предания, лишая нас, таким образом, исторической памяти русского народа, не давая родителям, учителям и педагогам, тренерам и наставникам, всем СМИ и честной журналистике заниматься просветительным, историческим, патриотическим и духовно-нравственным воспитанием детей и молодежи России. А **воспитание**, вновь повторю и заострю на этой фразе ваше внимание, по словам Святителя Феофана Затворника — **есть высшая деятельность человечества на земле**. Без правдивого исторического образования и воспитания на уроках нашей

истории мы не сможем иметь народ, твёрдо стоящий на ногах, смело смотрящий вперёд и славящий всех наших выдающихся доблестных деятелей, внёсших великий вклад в создание нашего славного Отечества, в создание Великой матушки-России, наследницы Святой Руси.

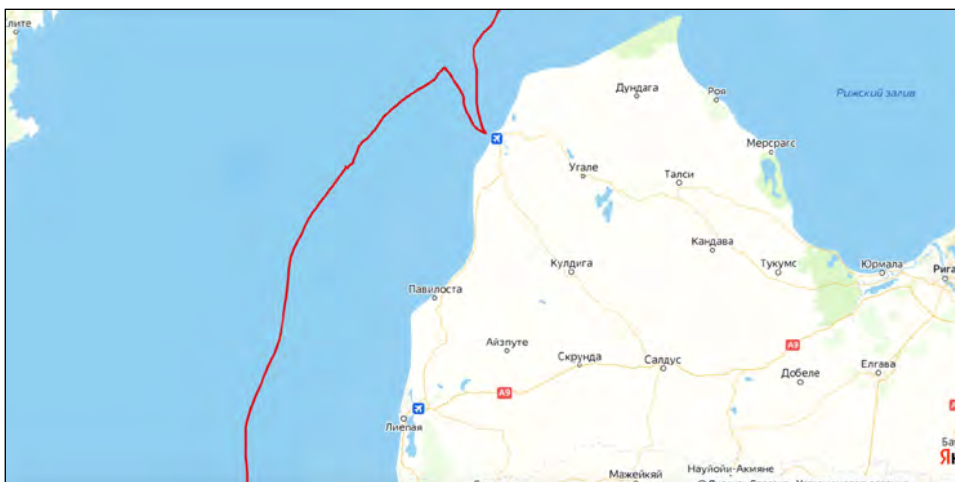
Ещё сыграла превеликую роль в этом опаснейшем путешествии, да и во всей экспедиции, моя мама, Валентина Климентьевна, дочь ветерана советско-финляндской войны Климентия Семёновича Тубольцева, сибирячка, которая благословила меня и моих помощников на этот, своего рода, духовно-культурный морской подвиг. Узнав обо всех чрезвычайных обстоятельствах, она сказала мне не медлить и срочно забирать «Змея Горыныча» из Музея Мирового океана, и смело, без капли сомнений, выходить в путь домой, чтобы завершить нашу огромную исследовательскую работу до конца. Это было благословением свыше от Бога через маму, а известно, что есть пословица православная «молитва матери со дна морского достанет», такая она сильная, молитва матери. Поэтому во мне от её мудрого материнского напутствия и благостного вдохновения была непоколебимая храбрость, а Бог любит храбрых, как об этом говорит Священное Писание и выбирает их Себе на служение Своему народу. И эту святую храбрость я пламенными речами передал всем, кто решился со мной пойти в этот воистину эпический богатырский поход. Всем историкам хорошо известно, что Храбрами называли в наших летописях и исторических источниках богатырей, Защитников и Заступников Земли Русской.

Возвращаюсь на палубу «Змея Горыныча». Море Варяжское с суровым приветствием встретило нашу ладью, и мы пошли по нему смело, то ставя парус, то включая мотор, сердце «Горыныча», уходя всё дальше и дальше от Куршской косы в сторону Клайпеды. Пересекли границу, отчитались пограничникам. Литву прошли спокойно, не было сильных волн, но вдруг заглох мотор. Масло в тросике вытекло. Заправили, отремонтировали и вновь пошли. И так повторялось много раз. Стоим посреди моря в полной тишине, вокруг грозовые тучи, горизонт становятся всё чернее и чернее, пугающе надвигаясь на нас непроницаемой стеной. А мы качаемся на волнах и не знаем, сможем ли завести двигатель. Когда же Илья Александрович долго делал нейрохирургическую операцию нашему любимцу и помощнику «Змею Горынычу», и сердце его вновь начинало стучать и работать, то мы облегчённо вздохнули и вновь вставали на румпель. Вахты я утвердил по 3 часа и все друг за другом и днём, и ночью держали курс. Я как командор-капитан также нёс наравне со всеми вахты. Ладья шла и днём, и ночью по бескрайнему морю. Вокруг была одна синь. Горизонт сливается с морской далью, и, кажется, мы находимся в космосе, а не на Земле, особенно это чувство увеличивалось в ночное время, когда звёзды сияли над нами так ярко, что казалось, протяни руку, и звезда станет сиять на твоей ладони.

Мы ещё раз за разом убеждались во всех мореходных качествах нашего отечественного ладейного древнерусского и славянского судостроения и поражались мудрости наших предков. Каждого, кто заступал на вахту на румпель, будили или предупреждали за 10 минут, чтобы он мог одеть дополнительные непромокаемые и непродуваемые химзащитные костюмы. На камбузе, жаровне «Змея Горыныча», женщины готовили мореходам разные блюда. В этот раз Елене Борисовне в этом

наиважнейшем деле заправки команды помогала Ирина Петровна Коваленко, мастер по приготовлению сыров, давно мечтавшая оказаться в таком ладейном походе. А «Змей Горыныч», питаемый соляжкой, сражался с нахмурившимся морем. Карта нашего похода была зафиксирована из космоса, и там навсегда сохранившийся наш путь виден по точкам и времени, с одной только единственной записью, когда мы достигнем Острова Русов.

Тюлени-нерпы выплывали из моря и хватались за хвост «Змея Горыныча». Птички долетали до нас и, думая, что «Змей Горыныч» это островок в море, садились передохнуть. Иногда садились на ногу рулевому и сидели долго, а рулевой, управляя ладьёй, не шевелил ногой, чтобы не спугнуть. Звёзды освещали нам путь, как древним мореплавателям, и я ощущал те же чувства, что чувствовали мои древние пращуры мореходы-варяги, отважные и грозные русы. Я, внимательно размышляя, анализировал все полученные данные в экспедиции и сравнительным путём отсеивал все варианты, которые по разным параметрам не могут дать положительный результат по посещённым островам и объектам. Я уже прошёл почти все берега и острова, а положительного результата окончательного у меня не было. Острова либо по территории были малы, либо не соответствовали природному описанию заболоченности береговой линии. Словом, из 24-х посещённых мест, претендующих на звание Остров Русов, только последние 23-е и 24-е место было найдено как промежуточное пребывание русов на длительный период, как Висло-Неманское поморье, откуда русы на этот остров переселятся, с которого уйдут в Старую Ладугу. Здесь у них был религиозный языческий культ Перуна, что не нашлось ни на финских территориях, ни в Швеции, ни в Норвегии, ни в Дании, ни в Германии, ни в Польше. Именно здесь они обитали до тех пор, пока не решились переселиться на свой остров с пункта № 24 от устья Немана, где рукав Рус; чтобы на острове, живя, как в недоступной крепости, на острове, находящемся посреди их земель, удобнее вести свою деятельность по контролю покорённых племён, вошедших в их новый Русский каганат, и чтобы контролировать торговый «путь из варяг в арабы» и «путь из варяг в греки», не



Илл. 188. Заход в Вентспилс. Латвия

уступая их использовать прочим варяжским дружинам скандинавских народов, соперников Варяжской Руси.

Так, несколько дней и ночей сменились в нашем путешествии. И вот масло, которое проливалось и вытекало, закончилось. Тросик перестал держать. Мы ветром и волнами прибивались всё ближе к берегам Латвии. Уже пересекли черту нейтральных вод. Я стал делать запросы мимо проходящим кораблям о помощи. Мы терпели настоящее бедствие. Идти дальше не могли, так как в любой момент могли полностью заглохнуть. А ветры усиливались, предвещая надвигающуюся бурю. Начинался шторм.

Один большой корабль сообщил береговой охране и латвийским пограничникам, что российское судно терпит бедствие на границе и ему нужна помощь. Через некоторое время мы увидели, что к нам подошёл боевой корабль серого цвета с пушками и рассматривает нас. Потом они вышли с нами на связь и стали спрашивать, что случилось. Мы рассказали о причине и показали им тросик и масло. Те спросили, хотим ли мы пройти с ними в порт и там получить помощь? Посоветовавшись с командой, я принял решение воспользоваться их предложением. И мы два часа следовали за ними. Зашли в гавань, и это оказался Вентспилс, тот объект, который я включил в свои исследования, где обитали венты, венды на реке Венте. И где проходил древний путь ильменских словен, длительная их стоянка, когда они переселялись на Ладогу, Волхов и Ильмень-озеро, проходя часть пути со стороны западных славян. Они-то и оставили топонимы и гидронимы этих мест.

Пограничники нас поставили так, чтобы мы не выходили на берег. Порт-мастер оказался добрым человеком и нашёл нам всё, что было нужно, а один молодой человек нам помогал оплатить через карты своих знакомых в России, чтобы мы могли рассчитаться за тросики и масло, которое нам достали французского производства. Они съездили за продуктами. Мы сварили обед, на шитах сами ели и наших помощников кормили. Пограничники и таможенники взяли документы. Потом пограничники прибыли и, отдав их нам, поставили нам чёрные метки в паспортах, якобы за нарушение ковидного режима, и мы оказались в ситуации, что мы теперь не можем посещать страны шенгенского соглашения. То есть мы благодаря их провокации теперь не можем продолжать свою экспедицию на территории стран Шенгена.

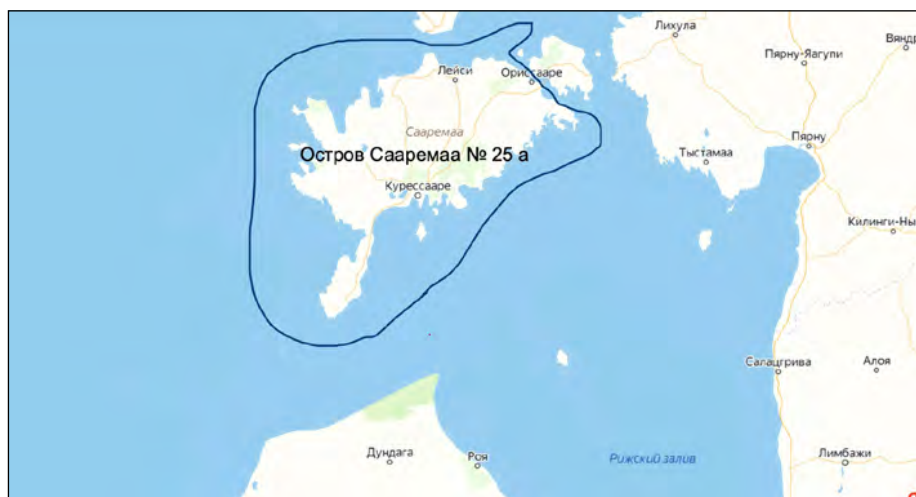
Народ же приходил и приходил к «Змею Горынычу», дивились на диво морское, мы им отдали шлемы, мечи, щиты, и вся набережная порта уже бегала в древнерусской амуниции. Люди стали русами-варягами, говорили о дружбе с Россией, спрашивали нас, когда они вернутся в СССР? Прибыли журналисты с Латвийского телевидения и сняли репортаж о нашем поиске Острова Русов. Мы ушли в море ранним утром. Как раз шторм стих, и мы могли идти дальше, отремонтированные, без права высадиться на берег. Огромное количество латышей и русских прибыло на следующий день к нашей стоянке, желая увидеть чудесный корабль «Змей Горыныч», но мы были уже далеко. Как они расстроились, что не смогли вживую увидеть самый чудесный корабль на свете, благодаря шторму и поломке оказавшемуся в этой прибалтийской стране.

У нас не было шенгенской визы, и мы планировали высадиться на Остров Русов тайно. Но теперь нас лишили и этого права. Что же нам было делать? Если бы не ушли от шторма, то могли бы погибнуть. Другого варианта у нас не было. Значит, возникшая ситуация была от Бога свыше. Я смирился и шёл спокойно.



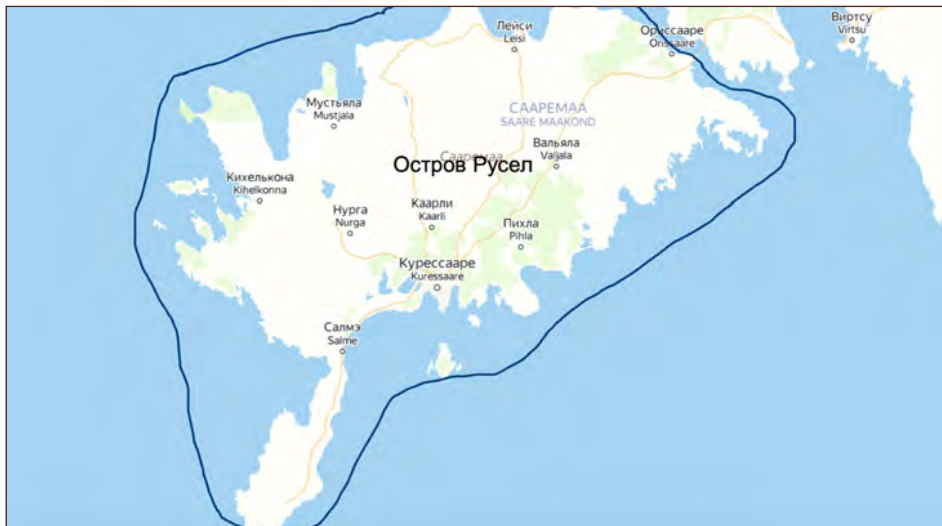
Илл. 189. Эстония. Моонзундский архипелаг островов, № 25

Мы покинули латвийские воды и вошли в воды Эстонии, идя с южной стороны на Моонзундский архипелаг. И солнце вышло из-за туч, и весь горизонт озарило светом.



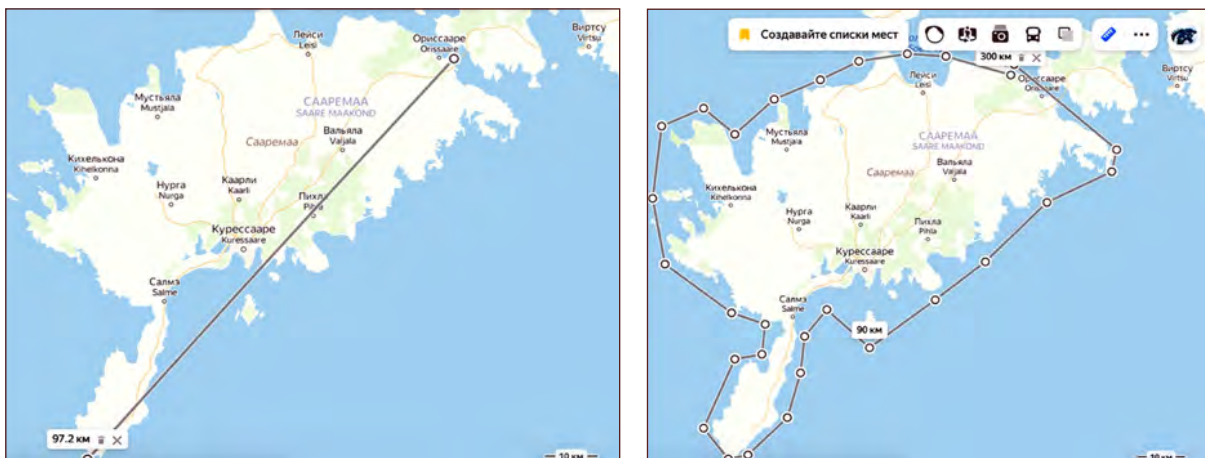
Илл. 190. Эстония. Остров Сааремаа, № 25 а

И вот перед нами вдалеке показался остров с тонкой белой береговой песчаной полосой, который был в поиске под № 25 в нашем списке. Это был остров Сааремаа. В наших летописях и источниках именуемый Островная земля. Когда русы его покинули по призыванию, то курши и эстии перевели его название с русского на свой язык, и он также означает на эстонском языке — «островная земля».



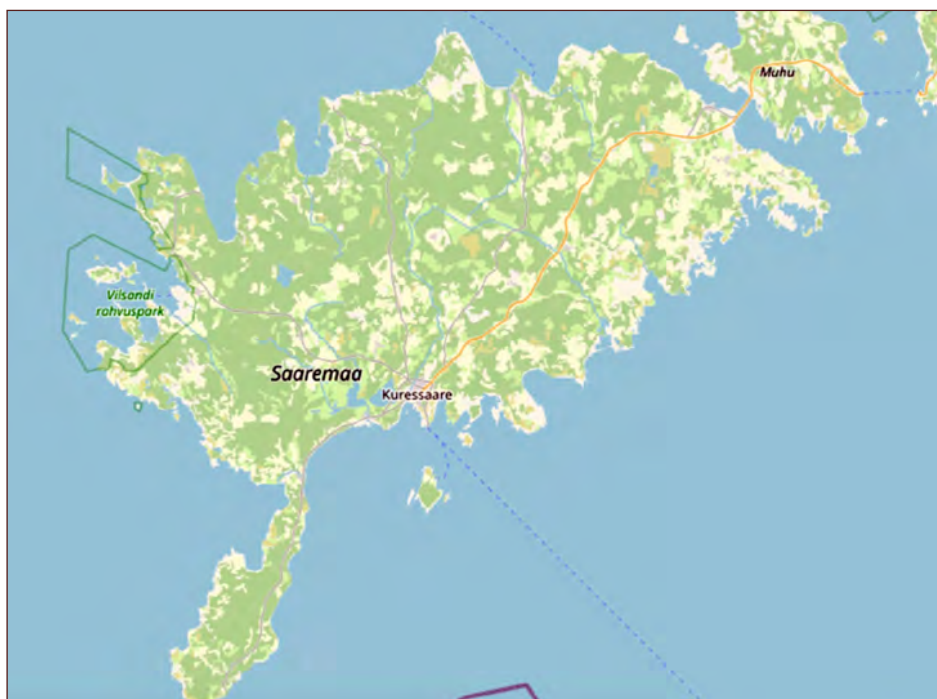
Илл. 191. Амстердамский путешественник Николаас Витсен в своем труде «Путешествие в Московию» XVII века в 19 главе, описывая морской путь до Риги, назвал этот остров – остров Русел

Большой красивый остров, протяжённостью в три дня пути, длиной 90 км, шириною, примерно, 45 км, а если идти по изогнутым берегам от крайней до крайней точки, то и все 150–250 км. Чтобы его обойти на корабле вокруг, нужно пройти 300 км — ровно три дня переходов на ладье.



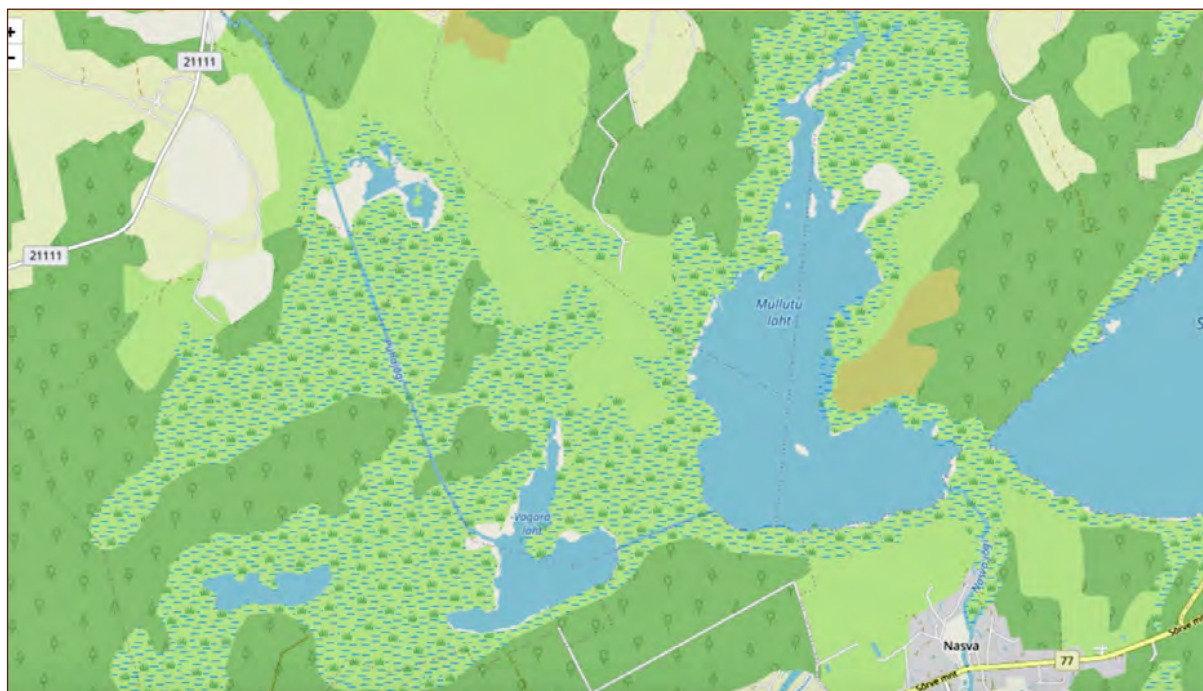
Илл. 192. Остров Русов – о. Сааремаа, о. Русел, Островная земля, Хольмгард: длина пути – три дня пути. Длина по крайним точкам – 97 км, обойти на корабле вокруг острова – 300 км

Сильно болотистый по берегам со стороны восточных и южных окраин, реже в других частях с севера и запада. Изучив топографические карты, мы увидели, что это единственный остров, который подходит под описание по размерам и природным качествам. Нет ни одного другого острова на Балтийском море, который был бы с ним близок и сравним. Так что, высадившись на торфяные болотистые берега, понимаешь, что имели в виду русы, когда рассказывали арабским любознательным

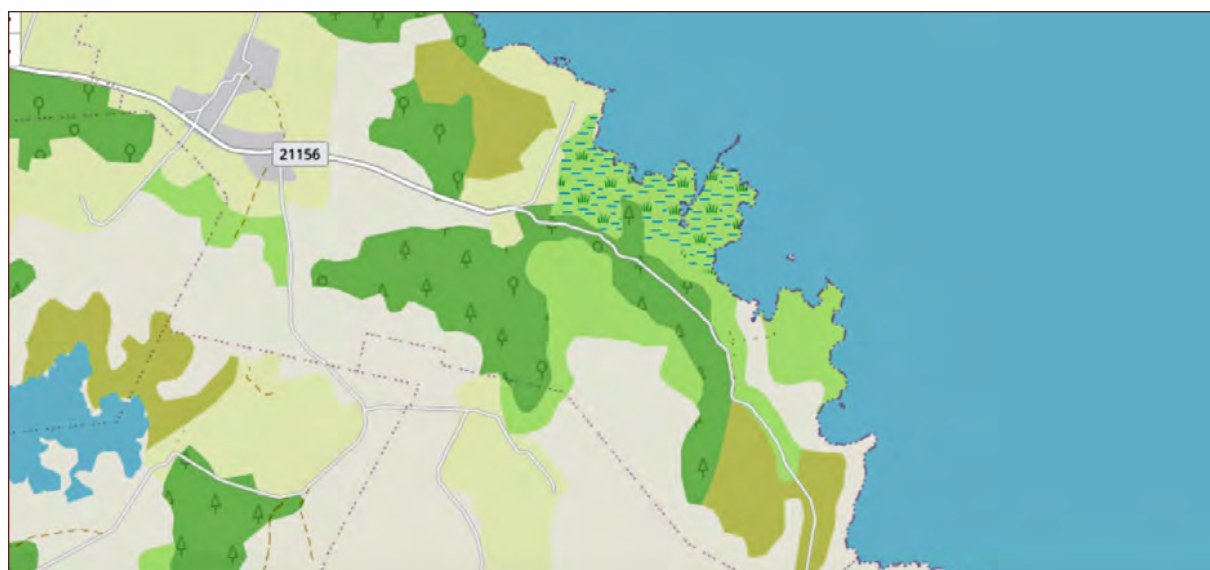
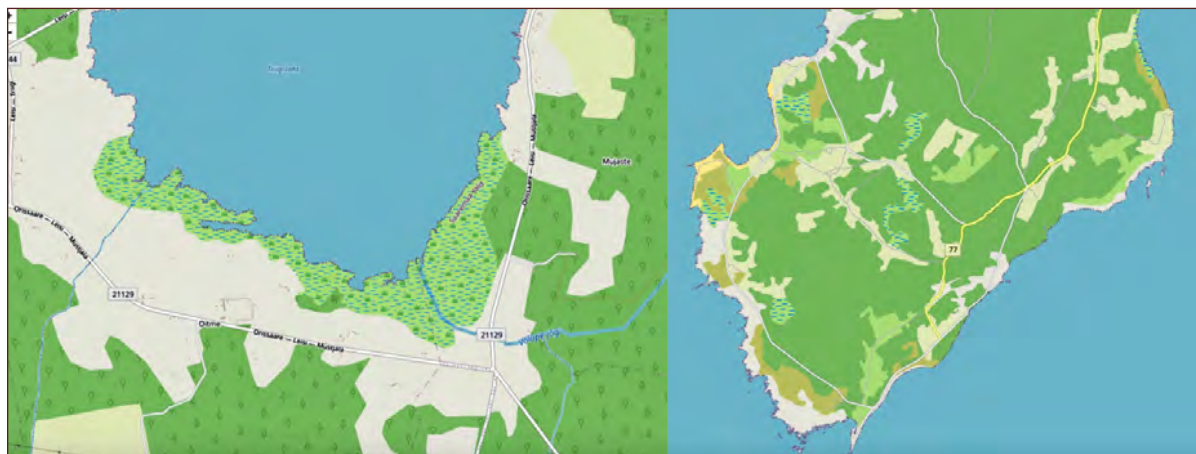


Илл. 193. Остров Русов – о. Сааремаа

географам и торговцам, что «Остров, на котором они живут, протяженностью три дня пути, покрыт лесами и болотами, нездоров и сыр до того, что стоит только человеку ступить ногой на землю, как она трясется из-за обилия в ней влаги».

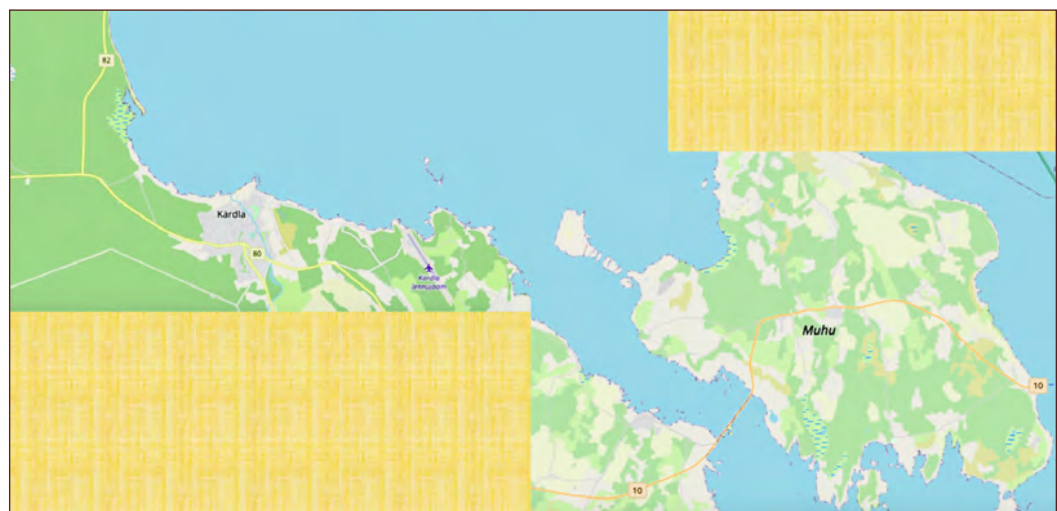
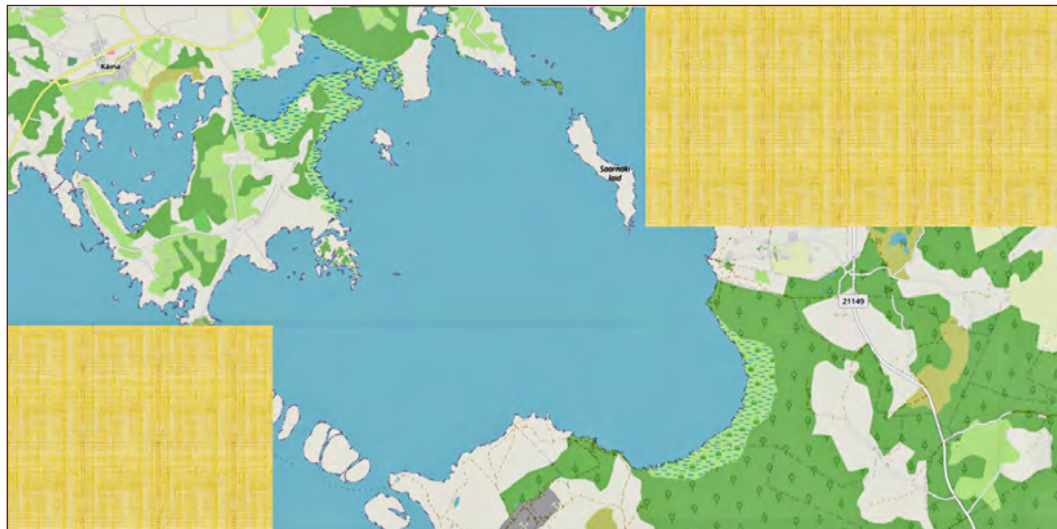
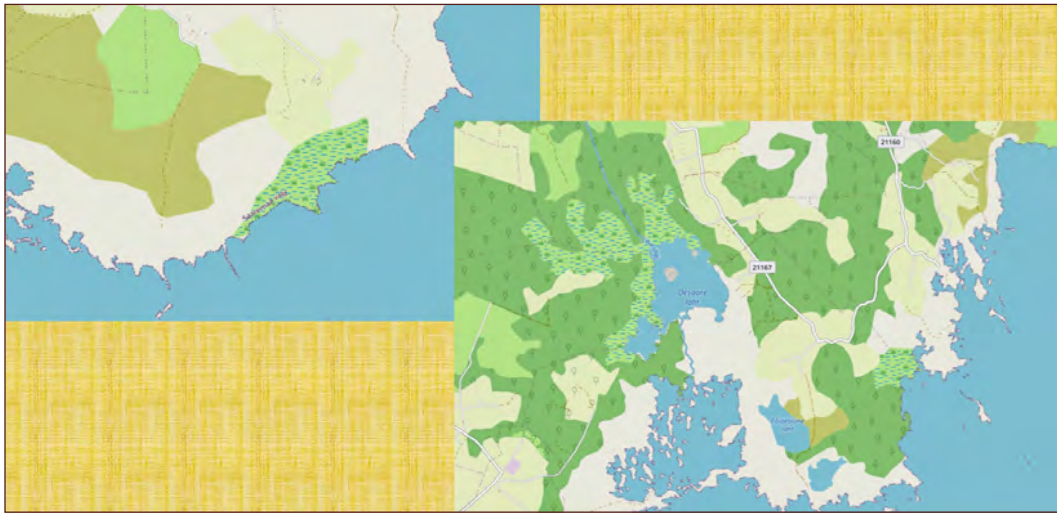


Илл. 194. Заболоченность берегов о. Сааремаа – Острова Русов



Илл. 195–197. Заболоченность берегов о. Сааремаа – Острова Русов

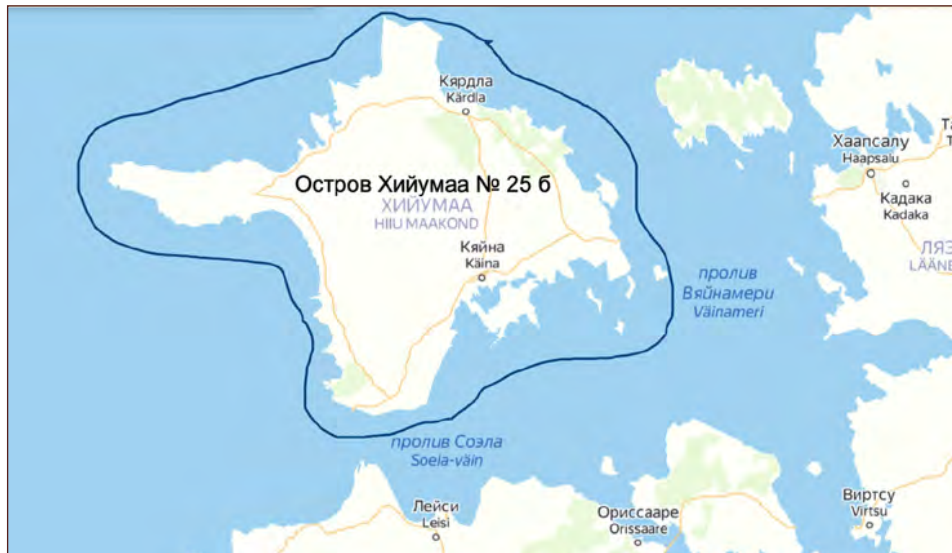
РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА



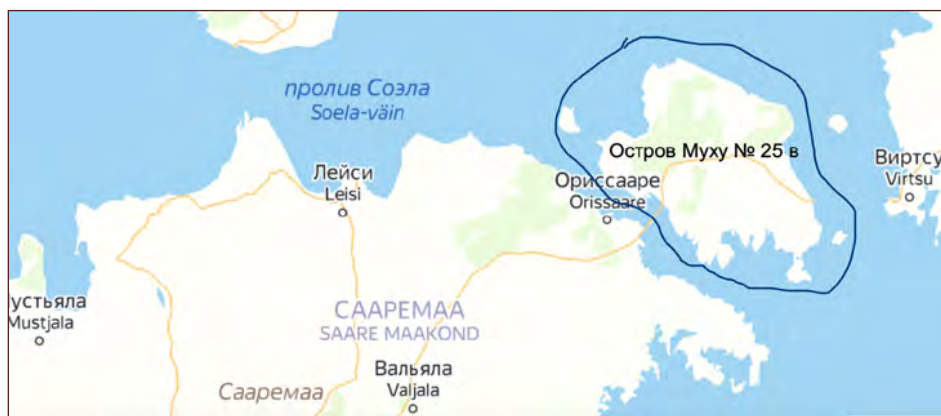
Илл. 198–200. Заболоченность берегов о. Сааремаа – Острова Русов

Да, друзья мои, перед нами был настоящий таинственный Остров Русов, который мы так долго искали. Именно только в нём сошлись все нити исследований так, что все мои предварительные предположения стали в один миг крепкими неопровержимыми подтверждениями, соединяясь друг с другом в одно целое. Я ликовавал. Радость в моей душе разливалась светлыми и сильными волнами счастья. Столько трудов, столько сил и все они оказались не напрасными. Бог вознаградил нашу жажду познать истину и привёл нас к ясному осознанию, что за остров был перед нашими глазами.

Обойдя остров Сааремаа вдоль его юго-восточной стороны (нарушив границы ради высокой цели), мы прошли соседние острова архипелага, остров Муху, № 26, и остров Хийумаа, № 27, которые были на самом деле также Островом Русов, его частями. Думаю, на острове Сааремаа (нем. Эзель) правил Рюрик как старший брат, на меньшем по размерам Хийумаа (нем. Даго) правил средний брат Синеус, а на самом маленьком из них острове Муху правил младший брат Трувор. Все три остро-



Илл. 201. Остров Хийумаа, № 25 б



Илл. 202. Остров Муху, № 25 в

ва вместе являются Островом Русов. Размеры их разные, поэтому и разделены они могли быть по старшинству братьев между собою.

Я предложил тост за Остров Русов, и мы разлили в крошечные глиняные стаканчики «кровь варягов», красное домашнее вино, которым нас угостили славные воины из исторического клуба «Ледяные волки» в Ростоке, в Германии, ставшие нашими очень дорогими друзьями. Чокнувшись по-русски, и выпив этот напиток, мы поняли, что совершили самое настоящее сенсационное открытие, подтвердив практически путём то, о чём нам донесли древние источники в письменах арабов.

Проведя все необходимые исследования по Острову Русов, зафиксировав его открытие в космической карте мира, мы направились мимо эстонских берегов в пределы российские, по пути любясь небольшими островами Финского залива, очень красивыми и притягательными. Но так как мы на радостях очень спешили домой, уже не стали на них высаживаться и оставили в памяти только кадры об их скалах и деревьях, растущих на камнях, в нашем фотоаппарате и видео, которого, как уже оказалось, было снято более 200 часов.

Санкт-Петербург нас встретил в ночном свете. Чайки кружились над «Змеем Горынычем». В Кронштадте пограничники радостно нас встретили и ранним утром провели процедуры досмотра и закрытия границы. Так мы прошли по открытому морю Варяжскому самый большой переход в 1150 км пути, с одной вынужденной остановкой в Вентспилсе (Латвия).



Илл. 203. Мы прославили российский флаг во всех недружественных странах и теперь возвращались с победой домой

Как мы возвращались на «Богатырскую Слободу» по родным рекам и озёрам? Словами не передать. Когда мы смонтируем все 33 серии фильма, то тогда только можно будет представить всю красоту, которую непрестанно созерцали наши очи, ощущали чувства души во всё время нашего удивительно чудесного и неповторимого путешествия, по пути на древнерусской ладье, протяжённостью в 10 500 км через 10 стран и 165 городов мира.

Сначала мы напугали Международный экономический форум в Санкт-Петербурге, ворвавшись в Неву и грозя всем туристическим кораблям мечами и щитами от радости, что мы дома, в России. Да так, что за наше варяжское нападение нас арестовали морские полицейские и повели «Змея Горыныча» на досмотр. Там мне пришлось спрыгнуть с высокого борта «Горыныча» и пойти к старшему по званию офицеру с огромной папкой документов. Пересмотрев все наши города, прошедшие нами в экспедиции, они еле-еле, среди 165 городов, нашли и город Санкт-Петербург и тогда успокоились. Проверив все остальные документы, сфотографировав их и отправив наверх, доложили начальнику полиции Санкт-Петербурга, что у нас все есть разрешения, сменили гневливость на милость, поведали, кто мы такие и зачем пожаловали сюда. Тогда начальник полиции попросил соединиться со мной, и очень вежливо представившись, подробно расспросил о нашей миссии, предложив оказать всяческое содействие и охрану нашего плавания в пределах Ленинградской области. Из арестованного я превратился в очень важного гостя второй столицы России и с честью вернулся на борт легендарного «Змея Горыныча». Команда меня встретила с радостью, путь был открыт, чёрный катер полиции нас проводил по Неве, и мы достигли пристани у обители Александро-Невской Лавры, где мы пошли в храм поклониться мощам святого благоверного князя Александра Ярославича Невского.

Потом мы достигли устья Ижоры и вспомнили знаменитую Невскую битву, представив, как здесь воины князя Александра разбили чванливых шведов-свеев и их ярла Биргера, основателя Стокгольма, прибывшего сюда с девяти тысячным войском на шведских деревянных парусно-вёсельных шнеках разграблять Великий Новгород, город Рюрика; как Биргер потом удирал на своих ладьях по пути, которым мы прошли вдоль финских берегов и островов через Аланды в свою «Свеяндию». Не удавшееся завоевание Руси и русского народа с помощью позорного крестового католического похода против Православия стало глубокой обидой западного мира, что превратилось со временем в военную и идеологическую кампанию, начатую шведским дипломатом Петром Петреем, впервые придумавшим версию, что Рюрик и его братья были родом из Швеции. Немецким учёным понравилась эта идея, и они решили приехать в Санкт-Петербург и внедрить в зарождающуюся молодую академическую науку России свою *ересь*, не подумав о том, что говорит Господь Иисус Христос в Евангелии от Луки в главе 18 (ст. 16–17): «Никто, зажегши свечу, не покрывает ее сосудом, или не ставит под кровать, а ставит на подсвечник, чтобы входящие видели свет. Ибо нет ничего тайного, что не сделалось бы явным, ни сокровенного, что не сделалось бы известным и не обнаружилось бы». Таким образом, все тайны истории будут раскрыты или в наши времена, или в будущем веке. Но, внедряя свою шведскую версию нагло и упорно на протяжении такого долгого времени, никто из норманистов не смог объяснить с помощью своей «науки», почему дружина русов поклонялась не Одину и Тору, а Перуну и Велесу, чьи имена были клятвами с Византийской империей, и что нигде и никогда среди скандинавских конунгов, ярлов и королей не было кагана Рус, не было политической системы в виде каганата. Слона-то они и не заметили. Так что враньё норма-

нистов рушится в прах только от этих двух крепких ног антинорманской теории, на которых она стоит твёрдо и непоколебимо. Религиозная и политическая версии. Эти две линии расследования истины я поставил впереди всех других доводов и понятий. Они меня привели в место локализации русов, обнаружили их этнос, и я нашёл ответ, как они стали пользоваться чужой для славянского мира политической государственной системой каганата, созданного монголами-жуженями, и перенятым от них тюрками, их бывшими вассалами, а потом перенятой от авар-обров, принесших эту форму государственного управления подчинёнными народами на Дунай в Европу, потом ради великой славы и почести заимствованной у них и славянским племенем Русь, безусловно, в результате их военно-политических контактов и договоров с аварами, а главное, в результате заключенного кровнородственного союза между русами и Аварским каганом, что дало прямое право на создание русами своей державы в таком необычном для славян формате восточных империй каганатов. Но два века с половиной аварского присутствия отнюдь не два с половиной года, а вполне достаточное время, чтобы это могло случиться, если быть точным, 261 год. О том, что русы имели кагана Руса, говорят все источники: арабские, византийские, франкские и наши агиографические, такие как «Слово о законе и благодати» митрополита Илариона. Если западные славяне отказались от приглашения посольства идти им в аварский каганат, так как боялись оставить свои территории без дружин и потерять их от соседей, то русы, привыкшие, по слову Патриарха Фотия, вечно кочевать с места на место, приняли приглашение и вступили в союз, закрепив его кровнородственной связью; скорее всего, князь русов взял к себе в жёны дочь аварского владыки, чтобы быть уверенным в соблюдении договорённостей между ними по совместным военным операциям и службе при каганате, и чтобы потом пришла



Илл. 204. Русский варяжский князь принимает титул каган Рус на пиру с дружиной после возвращения с разгрома Аварского каганата. Реконструкция

идея русам самим стать великой державой, получив высочайший титул, признаваемый за равный императорам и базилевсам, королям и правителям великих империй и царств того времени.

Поэтому я предлагаю переименовать эпоху викингов в эпоху варягов. Чтобы теперь историки в своих статьях, упоминая эти времена и события, говорили не The Viking Age, а The Varyag Age. Если сравнить те деяния, которые сделали скандинавские викинги, с деяниями руссов-варягов по масштабам и изменениям истории мира, то получится $1/100$. Так что, справедливости ради, надо и эпоху варягов-русов отметить по достоинству, а популярных на данный момент пиратов-разбойников, именуемых викингами, поставить на своё скромное место, излишне не преувеличивая их заслуги, а руссов-варягов поставить на своё высокое место, которое они по праву заслужили иметь в исторической карте развития всеобщей цивилизации мира.

Когда мы возвращались домой, на «Богатырскую Слободу», через реки и озёра, через города и веси, то чувствовали себя так, как, может быть, чувствовал себя Юрий Гагарин, облетевший впервые Землю в космосе. В каждом городе нас встречало огромное количество людей с детьми, пресса, блогеры и ТВ-каналы. Иногда тысячи людей ожидало прихода «Змея Горыныча» на набережных и причалах. Об этом я расскажу в подробном описании о нашем невероятном путешествии, а сейчас прошу ознакомиться с некоторыми из выводов по итогам экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика».

Кто же такие варяги-русы и где они обитали ранее, и как оказались на Острове Русов?



Илл. 205. Судно варягов-русов.
Реконструкция (Ладейная верфь «Богатырской Слободы»)

Видиварии, упомянутые Иорданом, — это **венды-варяги**, варяги-русы, изначально обитавшие в устье реки Вислы. Ходящие по Висле и её притокам на юг, чтобы доставлять янтарь через Венецию в Рим. Профессиональные воины, охранявшие караваны купцов как по морю и рекам, так и по суше. Во время своих янтарных путей для снабжения продуктами и необходимыми вещами, они делали набеги на небольшие селения, забирая потом к себе на корабли или конно-повозные поезда добычу. Впервые об их подобной разбойной деятельности упоминает древнеримский историк Тацит, несший службу в районах перемещения вендов-варягов и лично наблюдавший за этими внезапными набегами.



Илл. 206–207. Видиварии – венды-варяги в походе. Реконструкция



Илл. 208. Съемки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Русы — висло-неманские поморяне, обитавшие на узкой приморской полосе между Вислой и Неманом, шириною не более 50 км. С юга вдоль них жили балты-порусы. А с востока — балты — литовские племена. Сюда они пришли в результате миграции из Вавилона, сначала по Евфрату со всеми племенами Иафета, называемые «белая раса». Тысячелетие ареалом обитания сынов Иафета были пространства между Каспийским морем и Меотидой, ныне Азовским морем. Потом потоки племенной миграции пошли на север по рекам Волге и Уралу, где разделились славяне и угро-финны, а другая линия германцев и прочих племён пошла двумя путями вокруг Чёрного моря на запад, на Дунай и далее в европейские пределы. В районе верхней Волги и Русского Севера славяне разделились с будущими балтами, среди которых остались русы и некоторые племена будущих южных славян, так как произошёл конфликт на религиозной почве. Те, кто почитал Перуна, разделились с теми, кто его не почитал как верховного Бога. Славяне же прочие со своими культами пошли на север, где обитали в Гиперборее, ныне Мурманская и Архангельская область, оттуда славяне перешли на Скандинавский полуостров и по нему спустились на юг, перейдя по нынешним датским островам на сторону Южной Балтики, уступив Скандинавию германским племенам, которые пришли сюда от Азовского моря по пути Дуная, Рейна и Лабы (Эльбы), поднимаясь в Скандзу, сохранив в своих сагах сказания об Асах и Асгарде, подтверждённые археологической норвежской экспедицией Тура Хейердала на берегах Азовского моря. Славяне же, долго обитавшие в северных краях, опустились сначала на юг, дошли до Адриатики, а потом снова начали заселять Восточную Европу, расходясь от Дуная в разные стороны, разделившись на три основные группы — западные славяне, южные славяне и восточные славяне. Русы же остались в своём месте обитания и могут именоваться центром славянского мира, центральной ветвью или центральной группой славян.



Илл. 209. Съёмки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Русы и славяне — это словены, те, кто хранил древнее слово, норики, норцы, которые говорили, рекли (рцы) на языке Ноя, который был допотопным языком человечества, данным Богом Адаму и Еве. Они есть те два языка, о которых Нестор сообщает, когда говорит о смешении языков при Вавилонском столпотворении — 70 и 2 языка. Тогда три расы получили 72 языка. Раса Иафета — 24 наречия, раса Сима — 24 наречия, раса Хама — 24 наречия. Не случайно к выводу, что русский язык является языком допотопным, языком Ноя, пришёл выдающийся лингвист нашего Отечества, президент Российской Академии А. С. Шишков, создавший труд «Славянорусский корнеслов» с девизом «Язык наш — древо жизни на земле и отец наречий иных». Более подробно объяснив: «Воистину дух правды дышит, где хочет. И живые слова на страницах этой книги сами рассказывают о своем происхождении от праотцовских корней, представляя миру славянорусский язык Древом жизни на земле». И мы поэтому утверждаем, что словене, это хранящие первое слово, норцы (норики) — те, кто говорит на языке Ноя. Те же, кто держит своё слово, твёрдо становится славным. Так словене стали славянами. Славно держащими и хранящими своё слово. Отсюда у русских людей особое отношение к правде. Ведь правда — это правое слово, правое ведение, правильное знание и правильное выражение её словом. За эту любовь к правде Бог и выбрал русский народ, любящим славу правды, быть Православным народом, хранить полученное ведение правды и истины до скончания века в неискажённом виде. Не случайно Бог даёт веру русским людям после великих богословских прений с ересями и после семи вселенских соборов, в уже окристаллизованной форме святоотеческого богословия и церковного предания. «Повесть временных лет» есть труд святого инок Нестора Летописца и собрание сведений о нашем народе и многих других народах, о важнейших событиях, поучающих нас, как русы-язычники стали христианами православными, приведя вместе с собою к вере истинной бесчисленное количество племён и народов, которых они объединили под своей властью и стягом, причём призванные ими добровольно, по внушению свыше от Бога. И мы должны быть достойными такого призвания свыше, ради такой судьбы. Оттого и мне пришло на сердце великое желание раскрыть тайну призвания русского народа, понять предпосылки прихода к вере Православного Христианства, увидеть и понять Промысел Божий о Руси, познать пути Господни в отношении русского богоизбрания стать Святой Русью. Стать Божьим Домом и Божьим народом, стать Богоносцами, что значит по-древнерусски Богатырями, носителями силы Божией, носителями энергии Духа Святого, стяжателями благодати Духа Святого, исполнителями смысла христианской жизни, искателями Царствия Божия, Града Вечного, где Правда обитает. Отсюда родился и девиз нашей экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика», написанный на деревянной дощечке славянскими буквами, которая стояла весь поход в главном кубрике во чреве «Змея Горыныча», гласящая известные слова Александра Невского из рода Рюриковичей: «Бог не в силе, а в правде». Мы искали правду, и Бог нам помог разобраться, и мы нашли ответы, волнующие многих людей, с жадной изучающих историю нашего Отечества.



Илл. 210. Съемки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Остров Сааремаа — Остров Русов. В русских источниках — Островная земля. Именно сюда переселились русы с берегов Немана. Здесь они устроили свой Русский каганат, после уничтожения Аварского каганата в союзе со словенцами-карантанцами, и переняли благодаря кровнородственному союзу право создать свой каганат, выбрав князем князей русского князя, получившего высокий титул каган Рус, равный титулу византийского базилевса или франкского короля или кагана хазаров. Когда авары посылали послов своих к племенам и народам, то мы знаем, что западные славяне не приняли их приглашение вступить в их каганат. Они боялись отправлять свои дружины далеко от дома, так как обессиливали свои волости и давали возможность соседям на них нападать. А вот русы могли принять и начать службу у авар, так как их главный промысел был воинский, и они привыкли ходить в дальние походы от своего дома, занимаясь янтарным купечеством и охраной драгоценного товара. Но, чтобы скрепить свой союз с аварами, по моему глубокому убеждению, и обезопасить себя, русский князь взял в жёны дочь аварского кагана, в результате чего, благодаря кровнородственному союзу, появилась у русов в будущем возможность объявить себя новым каганатом. Будучи не тюрками и не монголами, русы могли это осуществить только, повторюсь, благодаря браку с аварским правителем. Так они и сделали, после того как славяне словенцы-карантанцы начали войну с ними в 811 г., ослабив их настолько, что франкам пришлось их спасать и защищать, сделав их своими подданными. Так что русы, участвовавшие в этом добивании авар, как те, кто перестал получать своё вознаграждение от них по службе, что являлось нарушением договора и главной причиной вражды между русами и аварами, удалились по Висле обратно на янтарные берега с идеей создать свой каганат, заведя себе много покорённых данников. Тогда было введено в практику многожёнство ради быстрого увеличения рода русов, так как идея каганата требова-

ла новую демографическую составляющую. У самого кагана по его титулу и статусу было сорок жён, а у воинов по две жены, согласно арабским источникам. Чтобы одна чаще рожала детей, а другая больше занималась хозяйством.



Илл. 211. Съемки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Этот остров русы превратили в крепость, построив прибрежные городки по всему его периметру, превратив его в Хольмгардию, как их именовали скандинавские соседи, то есть в Остров-город. Доказательством является «Сага о фарерцах», где указывается географическое место Хольмгардии и пути дохождения викингов до неё, а также рассказывается о кораблях её жителей-воинов, нападавших смело на викингов. Имя Хольмгардии перешло потом на Новгород Великий, потому что русы, покинув свой остров, переселились на Волхов и озеро Ильмень, построив свой городок при Новгороде, куда перенесли за собой и имя Хольмгардии. Потому некоторые историки иногда называют Новгород Хольмгардом.



Илл. 212. Остров Русов после высадки на него варягов с Немана-Руса. Реконструкция



Илл. 213–214. Съемки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Находясь на Острове Русов в удобном географическом положении, русы контролировали главный путь по Даугаве, Западной Двине, который их приводил в три конца.

1 путь. Если они с Даугавы (Двины) переходили на Ловать, то доходили к Ильмень-озеру и торговали со словенами ильменскими. Для этого там они устроили свою факторию на реках, впадающих в Ильмень-озеро, названных в их честь Порусе и Веряже, означающих Варяжская Русь, фактория превратилась в город, который ныне все именуют как Старая Русса. Здесь образовался союз, благодаря которому произошёл поход на Крым князя Бравлина, который был одновременно и князь русов и воевода новгородский. То есть он командовал объединёнными силами словен и русов. Словены построили однодеревки для похода 790 года и вместе с русами участвовали в завоевании Крыма. Об этом событии мы узнаём из агиографического труда «Житие святителя Стефана Сурожского».

2 путь. Второй путь был путь «из варяг в арабы», описанный в «Повести временных лет» так: идти по Двине, переволок на Волгу, далее идти в Болгары и Хвалиссы (Каспийское море), а там идти на арабские рынки в удел Сима.

3 путь. С Двины переход на Днепр и по нему идти на Чёрное море в Константинополь, именуемый Царьград. По этому пути с Острова Русов прошли Аскольд и Дир, оказавшись, примерно, в 850–859 годы в Киеве, присвоившие Киев по самочинию, а там подготовившие свой знаменитый поход на Царьград, который, как одни считают, был в 852 г. а другие — в 860 г. при императоре Михаиле, с похода которого началось широко в мире славиться имя Русь.

Этот путь стал путём, соединяющим Днепр, Ловать, Ильмень-озеро, Волхов, Ладогу (Нево), Неву, выходящую в море Варяжское.



Илл. 215. Контроль пути на Даугаву (Западную Двину)

Религиозная версия является краеугольным камнем, который отвергли строители. Профессиональные учёные-историки, будучи малограмотными людьми в области религиозного знания, упустили возможность найти ключ, который откроет им двери для расшифровки этноса и локализации русов. Культ Перуна русской дружины является не просто подсказкой, а прямым указанием и ответом на эти вопросы, которые так безрезультатно и долго муссируются сотнями исследователей и историков. Благодаря установке в центр исследования религиозной версии я утверждаю:

Финны — не русы. Шведы — не русы. Гёты — не русы. Норвеги — не русы. Даны — не русы. Кельты — не русы. Вагры — не русы. Ободриты — не русы. Руяне — не русы. Кашубы — не русы. Поляки — не русы. Германцы — не русы. Пруссы — не русы. Литва — не русы. Но пруссы и литва — соседи русов, живущие рядом с ними и вместе с ними пришедшие на берега Балтики с Волги, и потому единственные вместе с южными славянами близкие русам по культу Перуна. Литва его именует Перкунасом, а пруссы — Перкуном.



Илл. 216. Религиозная версия — поклонение Перуну — определяет как локализацию русов, так и их этнос

Следующий важнейший козырь — это государственная версия. Имея источники с трех сторон о хакане Русов: арабские (Ибн Русте, Ибн Фадлан и другие), византийские (письмо императора Феофила), франкские («Анналы»), русские («Слово о законе и благодати» митрополита Илариона и другие), мы имеем вернейшее доказательство того, что русы не были скандинавами и западными славянами, а были центральными славянами.



Илл. 217. Съемки фильма «Остров Русов» на «Богатырской Слободе»

Покорив 7 прибалтийских племен — литву, корсь, ливь, земиголу, чудь, ямь и нарону первыми, и начав собирать с них дань, варяги-русы смогли иметь достаточное количество товаров, чтобы повезти их в дальние арабские страны, меняя на дирхемы, арабское серебро, которого тогда практически не было в Европе и которое настолько высоко ценилось, что образовался торговый знаменитый путь «из варяг в арабы».

Рисунки русов на руках и шеях, описанные Ибн Фадланом, до сих пор сохранились среди южных славян, что показывает еще одну связь со славянским происхождением русов. Эти исследования ведут немецкие ученые и собирают данные и фотосвидетельства, которые показывают связь русов с южными славянами больше, чем с восточными и западными. Значит, русы долго обитали в пределах Дуная, неся там службу среди гуннов и авар, и потому могли перенять эту традицию, беря в жёны женщин из южнославянских племен.

Как русы оказались на Чёрном море? Если есть свидетельства о Черноморской Руси? Ответ: когда великий завоеватель Германарих ковал свою Ост-Готскую державу, то он совершил поход сначала через горы в Каспийское море, потом, построив там новый флот, пошел по Волге вверх и покорила народы приволжские, имена которых упоминает Иордан. Затем он дошёл до эстиев, сражался с ними и там, по моему убеждению, решил укрепить свою силу союзом с русами, соседями эстиев, именуя их на готском языке росомонами. Ведь в длительном походе он потерял

много воинов и кораблей. А потому он вспомнил о русах, что изначально готы долго с ними воевали, в результате чего русы отошли от устья Вислы на Неман, ближе к эстиям, и там сделали свой центр, дав имя центральному рукаву Немана Русу, там, где город Русне. Сделав договор с готами и взяв много своих кораблей, русы пошли на юг. Так русы оказались в союзе с готами и пришли с ними в днепровские пределы. Когда же Германарих поссорился с русами, обидев их насильственным браком с сестрой русских князей, то они его пронзили на пиру мечом и сильно подорвали здоровье. Сами ушли в сторону Тамани, перейдя пролив Боспор Киммерийский, чтобы укрыться от готского преследования. Там и появилась Черноморская Русь. Но в это время пришли сильнейшие орды гуннов с востока, и русы теперь становятся их союзниками, вливаясь в их ряды и помогая им разбить готов, так как лучше их никто не мог знать об устройстве воинском готского полчища, их расположения и путей подходов.

Теперь русы стали одним из отборных отрядов гуннской державы и поселились на Дунае, на месте древнеримской крепости, именуя этот городок своим именем Русе. Здесь они жили и отсюда ходили с гуннами в боевые походы, участвуя и в дальних поздних сражениях и битвах вплоть до расцвета гуннской державы при Атилe. Сгнать их с этих пределов могла либо так называемая Юстинианова язва, страшная болезнь, поразившая гуннов, либо уже кутригуры, которые, придя с Волги в союзе болгарских племен, начали покорять южных славян, вытесняя, таким образом, и русов.

Русы в своих скитаниях и миграции могли проживать какое-то время и в соседстве с сербами, называемыми в трёх русских летописях «сербь», «серепь», «серебь», в городе Рашке. Для этого мы побывали в этом городе и рассматривали его руины.

Оттуда русы возвращаются к себе на Рус (Неман) и там обитают до тех пор, пока новые хозяева Паннонии авары, союз жуженей-монголов и тюрков, ушедших от преследования их ашанями, новым тюркским каганатом, образованным из их вассалов на Дунае, не начали посылать посольства с предложениями о вхождении в новую державу, которую они основали в Придунайской области. В начале седьмого века русы приходят на службу к аварам, и чтобы скрепить свой договор, входят в кровнородственные отношения с каганом аваров. После чего они получили право самим стать новым каганатом. Идею каганата русов они реализуют после разгрома авар и исчезновения их как государства и народности в период с 812 по 822 гг. от Р. Х. Знаменитое слово, записанное в «Повести временных лет» Нестором об этом их исчезновении гласит так: «Быша бо **обре** телом велици, а умом горди, и Бог потреби я, и помроша вси, и не остана ни един обрин. И есть притча в Руси и до сего дне: погибоша **аки обре**, их же несть племени, ни наследка».

Преподнесли русы впервые сами себя и предстали миру Русским каганатом в 839 г., когда рассказали о себе византийскому императору Феофилу в Константинополе, а император о них написал уже королю франков Людвигу Благочестивому, что сохранили для нас Бертинские анналы. В них же и был подписан приговор норманнской версии, где русы называют своим владыкой кагана Рус, показывая, что такой титул никогда не был у скандинавских конунгов, так как они никогда не соприкасались с каганатами и аварами. Только те, кто жил поблизости или на территории

аварского каганата, мог стать преемником этой политической модели управления государством, пришедшего в Европу из Азии.

Другие свидетельства, помимо культа Перунова, что русы вышли из Юго-Восточной Балтики, давно известны: это южно-балтийская керамика на Рюриковом городище, печь для выпекания хлеба, подобно той, что найдена в польских землях Кашубского поморья, скорее всего, единого для всех племен балтийских славян, двушипные наконечники стрел, подобные, точно находкам, снова у балтийских славян. Язык, единый с языком восточных славян. Переводчики у арабов славяне, ставшие евнухами, переводили язык русов торговцам. Переводчик Ибн Фадлана был славянином, и он переводил беседу араба и руса. Свидетельство Хордадбе-ха, начальника арабских почт, что русы — славяне. А историк арабский Димашка прямее всех выразил мысль, что варяги — славяне славян. Конечно, он имел в виду варягов-русов. Ведь не могут варяги скандинавские именоваться славянами. А потому он варягов-русов назвал славянами славян, потому что они правили над всеми 15-ю племенами восточных славян, сообщив им свое имя Русь.

И в заключение вновь сообщу о том, что имя Русь, по моему исследованию, за которое я готов понести полную ответственность, означает Речь Родных Единокровных Уст, Родные Уста, Речь Родных Уст. Немцы те, кто не понимает нашу Речь, а Рус тот, кто знает и понимает Речь, исходящую из Уст с ним говорящих. Словесная река — речь, течет из сердца и выходит через уста, обрамленные алыми или красными губами, как речка-река, текущая к устью своему, чтобы попасть в другую реку, как наше слово речи попадает в другую душу, когда мы говорим группе людей, то как бы наша речь попадает в озеро, когда говорим тысячам, то устье нашей речи-реки выходит в море, а когда говорим миллионам, то река наших слов выходит через устье, наши уста, в океан.



Илл. 218. Княжна Умила, средняя дочь новгородского посадника Гостомысла, мать Рюрика, Синеуса и Трувора, согласно известию Иоакимовской летописи, открытой великим российским историком В. Н. Татищевым, потомком династии Рюриковичей



Илл. 219. Дети Умилы, юные варяжские князья Рюрик, Синеус и Трувор на Острове Русов



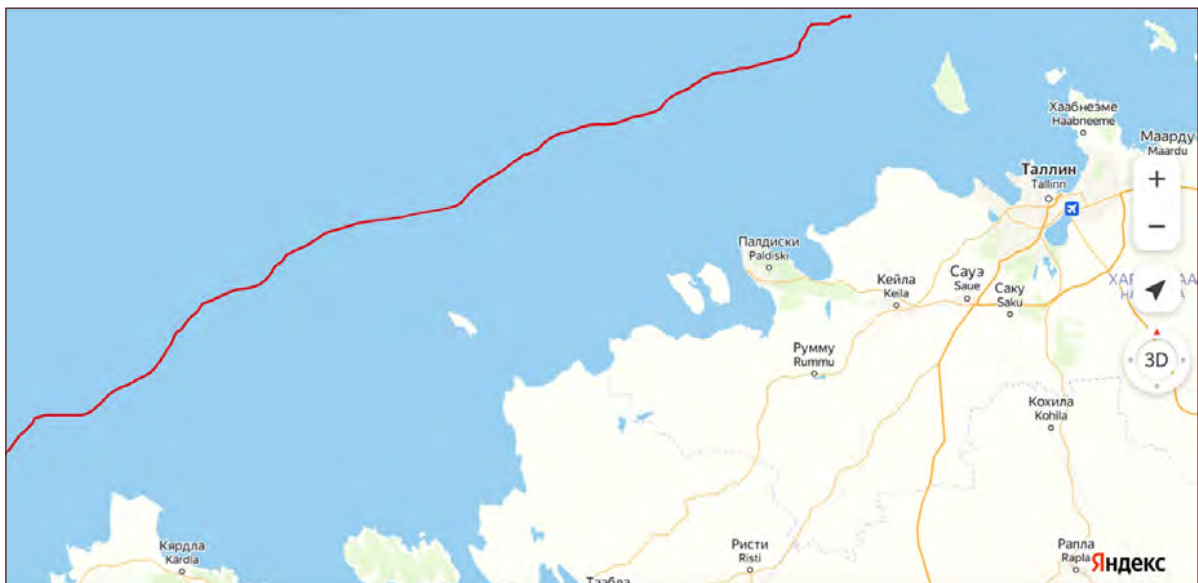
Илл. 220. Варяги-русы в фильме «Остров Русов»



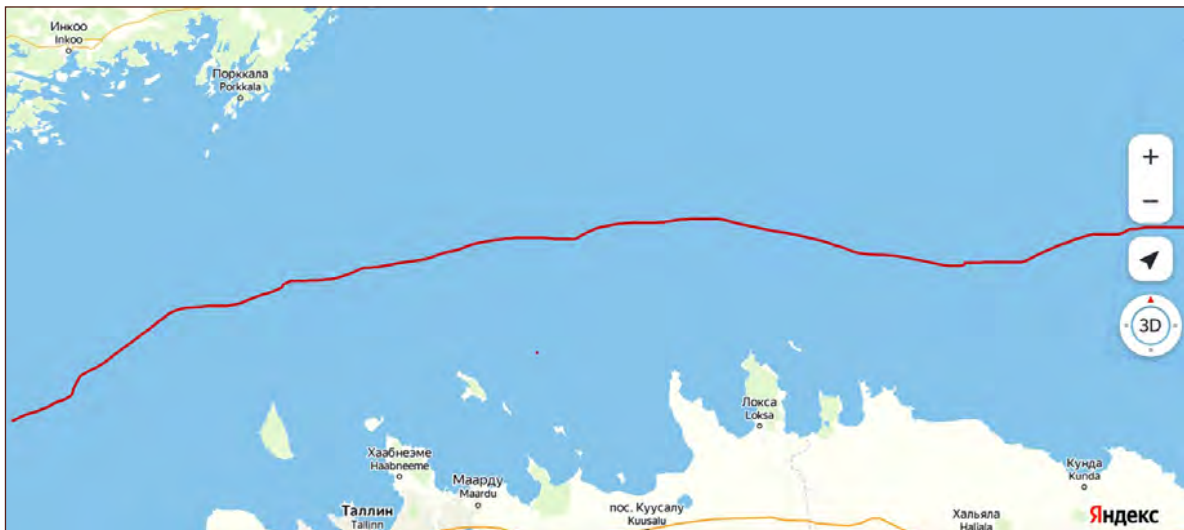
Илл. 221. Славянки – воительницы-поляницы, прибывшие вместе с Умилой на Остров Русов

Всем сердцем надеюсь, что об экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» и открытии Острова Русов и о Пути Рюрика, Синеуса и Трувора узнают не только читатели этих благородных томов по истории отечественного судостроения и судоходства, а тысячи и миллионы добрых людей, и выдающаяся слава Руси, ставшей по Промыслу Божьему дивно чудесной Святой Русью и Великой Россией, преумножится, просияет во сто крат ярче, а славное имя нашей Родины просветится и станет почитаемым всеми народами мира по достоинству, по плодам добрым, которое принесло древо Руси человечеству, благодаря Заступничеству и Водительству Всемогущего Бога, избравшего русский народ в Свой удел, быть с Ним во веки веков в Правде, Истине и Любви. Аминь.

Путь домой проходил так:



Илл. 222. Путь вдоль берегов Эстонии мимо Таллина



Илл. 223. Путь домой вдоль берегов Эстонии

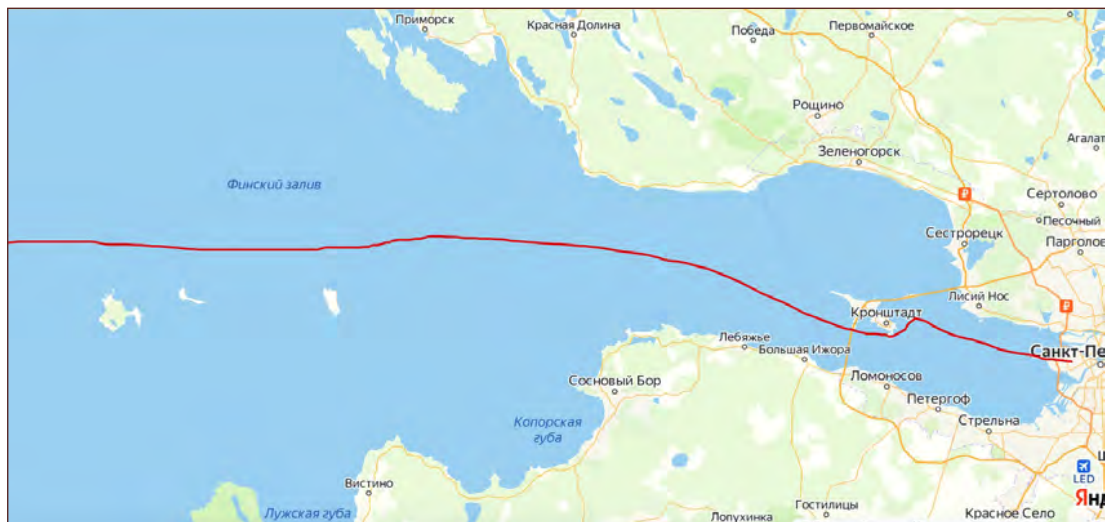
РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА



Илл. 224. Россия. Финский залив. Остров Финского залива



Илл. 225. С нами шли два жителя Калининграда до Санкт-Петербурга



Илл. 226. Россия. Путь по Финскому заливу в Санкт-Петербург



Илл. 227. Подходим к пограничному посту в Кронштадте

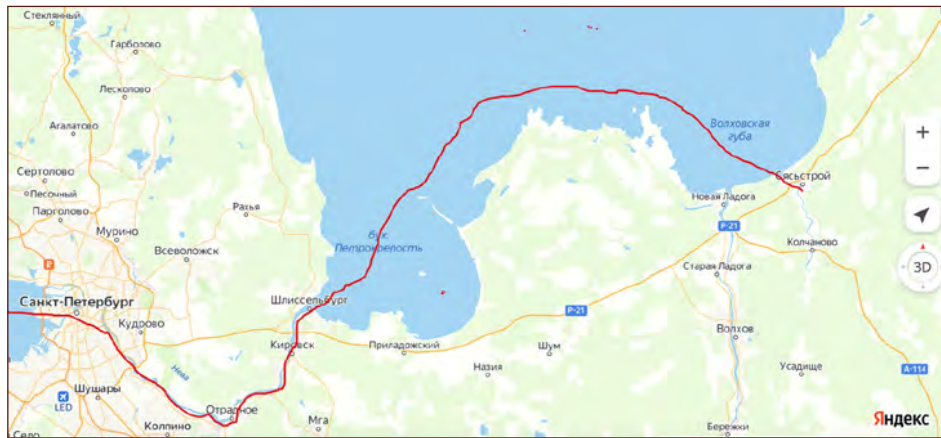


Илл. 228. Мы причалили к Александро-Невской Лавре и поклонились святым мощам Святого Благоверного князя Александра Невского



Илл. 229. В устье Ижоры на месте победы русских воинов-богатырей Александра Невского из рода Рюрика над шведскими «находниками»

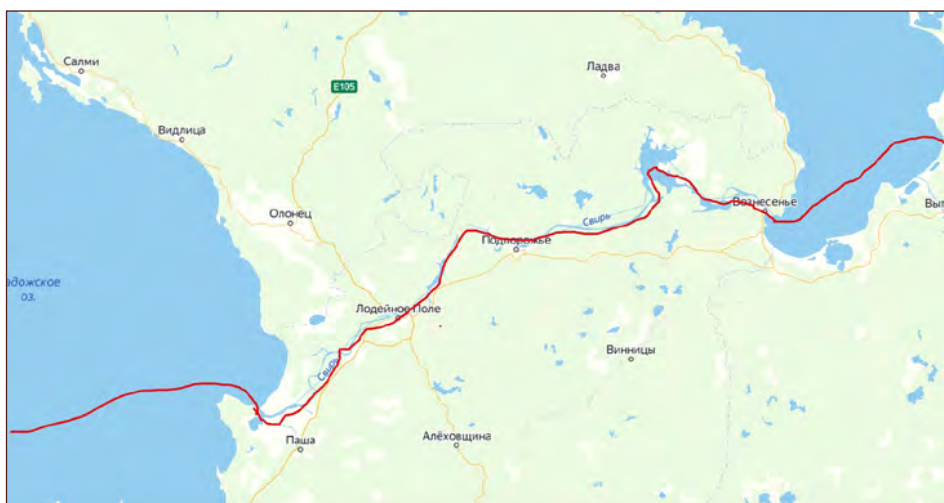
РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА



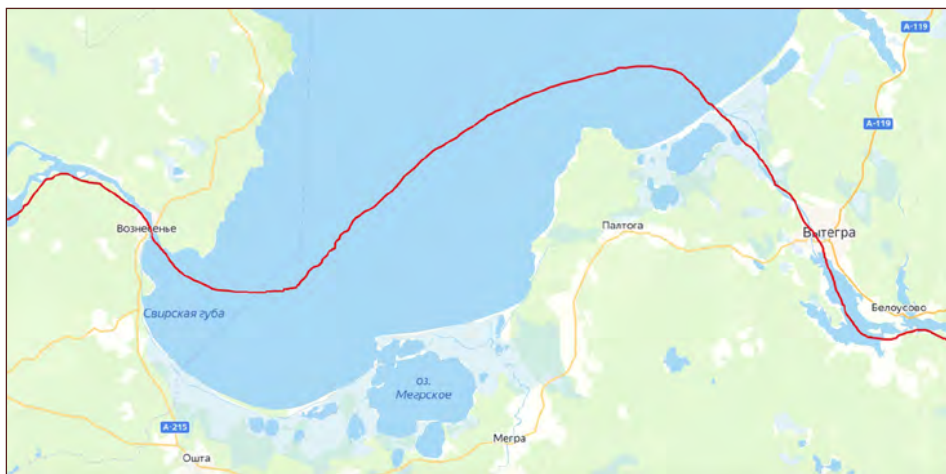
Илл. 230. Путь по Неве и Ладожскому озеру



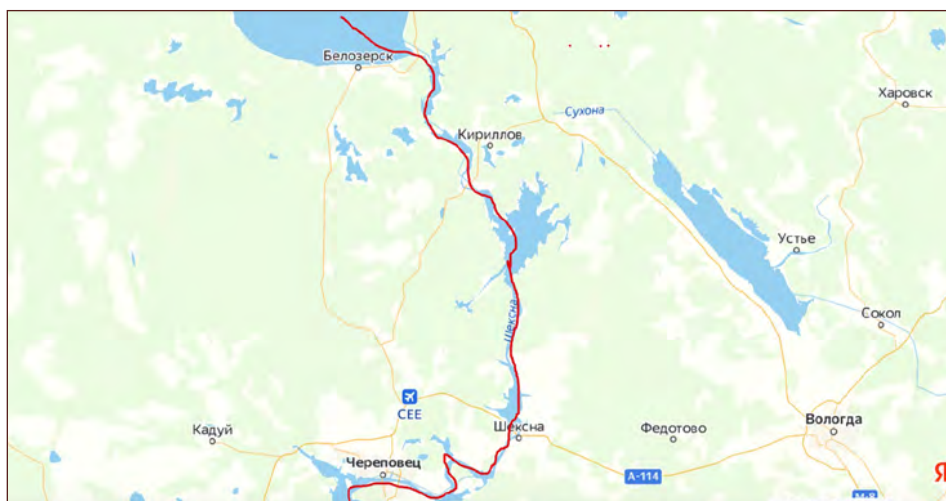
Илл. 231. Мы шли по открытой Ладоге, а «Змей Горыныч» горел в лучах заходящего солнца



Илл. 232. Путь по реке Свирь от Ладоги до Онежского озера



Илл. 233. Путь по Онежскому озеру



Илл. 234. Путь по Шексне

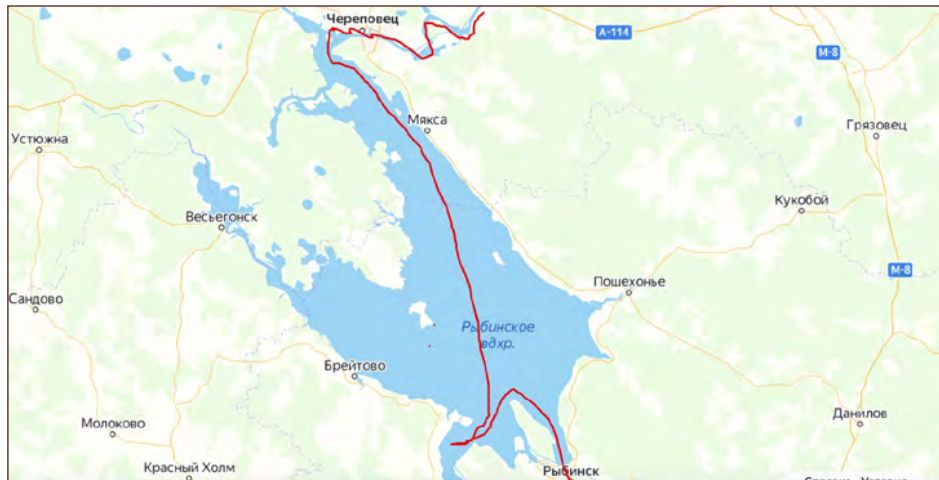


Илл. 235. Вытегра, Ковжа, Белое озеро. Удел князя Синеуса

РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА



Илл. 236. Нас встречают местные жители Шексны, накрывая щедрый стол

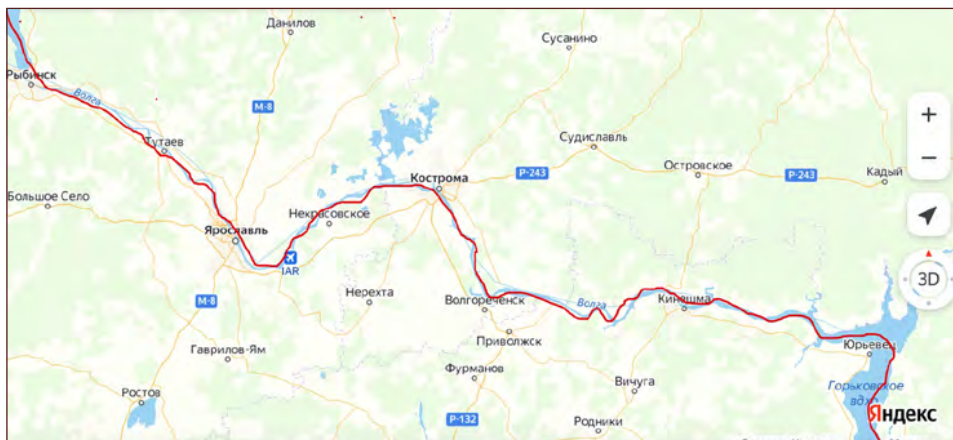


Илл. 237. Путь по Рыбинскому водохранилищу



Илл. 238. В Рыбинске пришлось принимать на борт «Змея Горыныча» на заброшенном причале, так как на главном стоял туристический лайнер

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАРЯЖСКОЕ МОРЕ «ПУТЬ РЮРИКА»...



Илл. 239. Путь по Волге от Рыбинска до Юрьевца

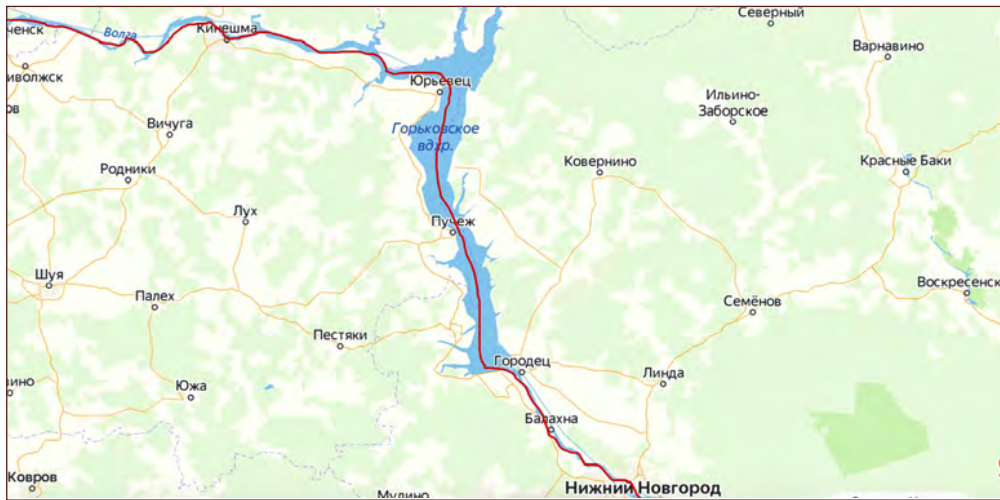


Илл. 240. В Ярославле

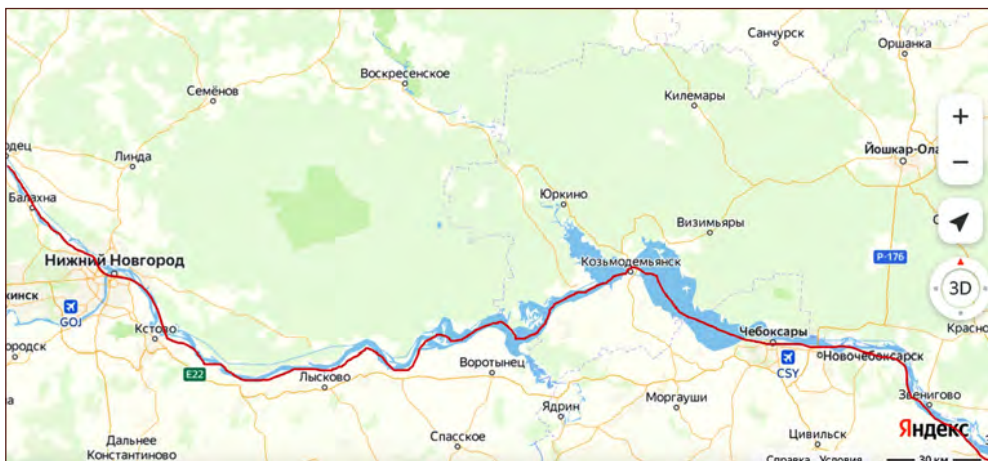


Илл. 241. В Костроме

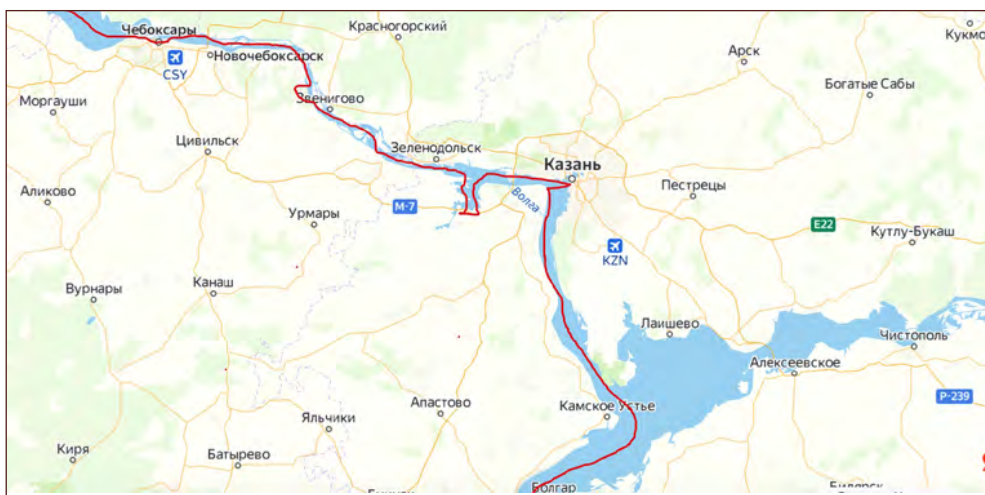
РАЗДЕЛ 4. ЗАПИСКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКА



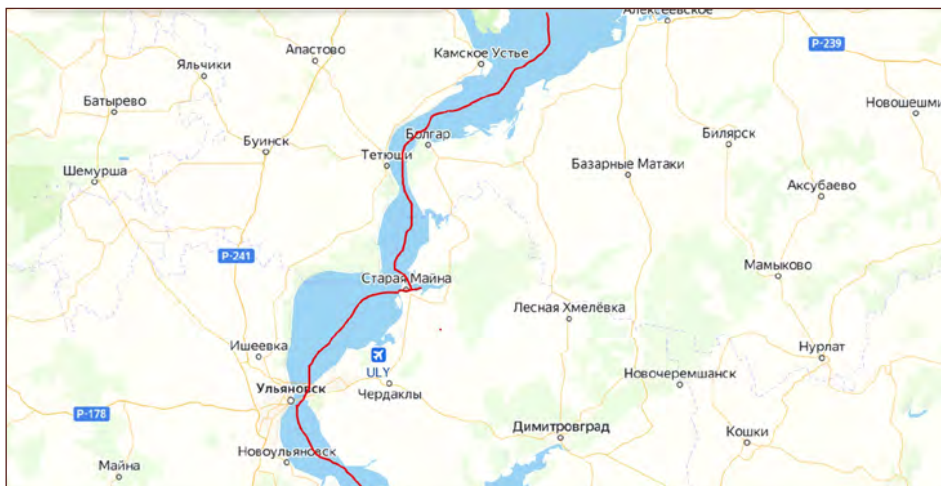
Илл. 242. Путь по Горьковскому водохранилищу до Городца и Нижнего Новгорода



Илл. 243. Путь по Волге от Нижнего Новгорода до Новочебоксарска



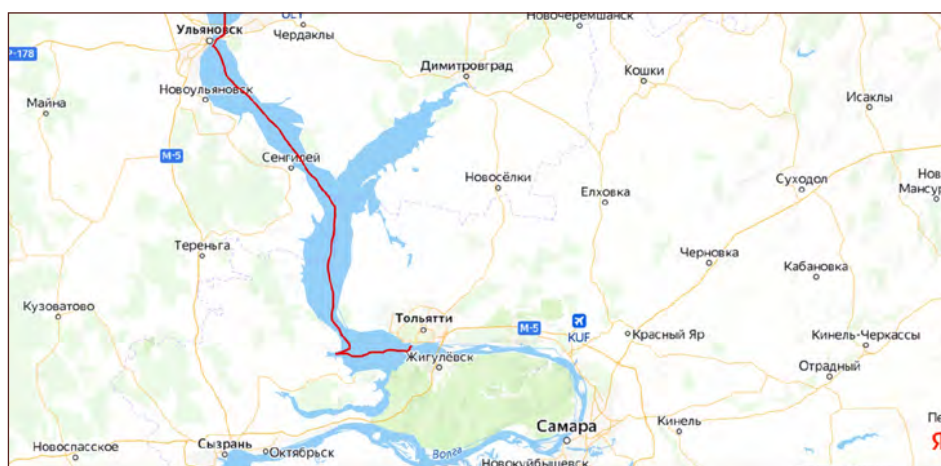
Илл. 244. По пути берем Свияжск и Казань



Илл. 245. Волга. Русский берег. Ульяновск (Симбирск)



Илл. 246. В Ульяновске тысячи людей нас ожидали несколько часов, и мы им показывали «Змея Горыныча» до самой ночи



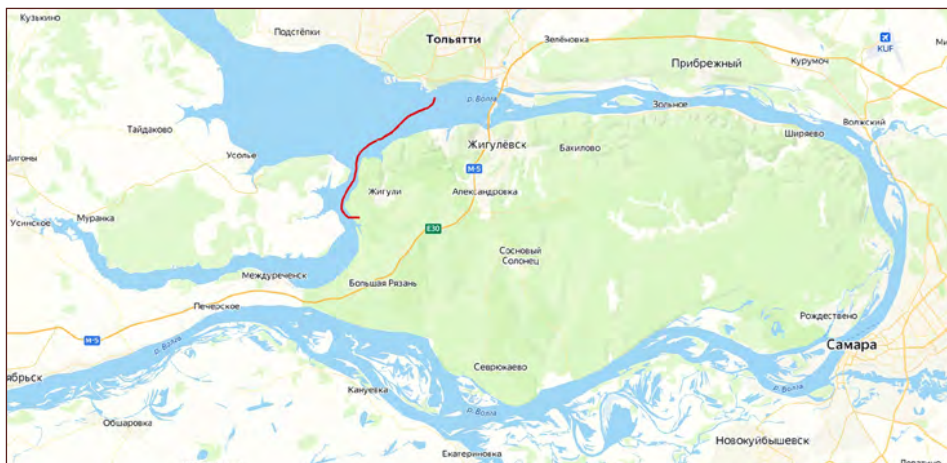
Илл. 247. Путь от Ульяновска (Симбирска) до Тольятти, бывшего Ставрополя-на-Волге, основанного потомком Рюрика, великим историком В. Н. Татищевым



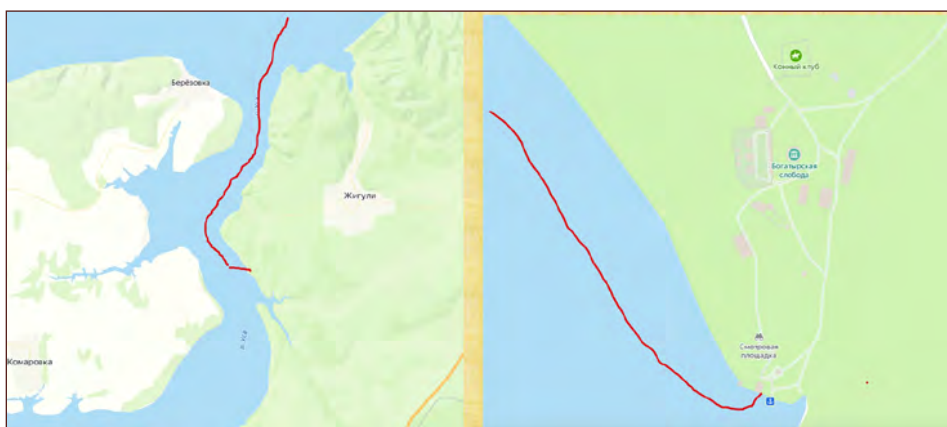
*Илл. 248. Яхт-клуб «Дружба». Город Тольятти.
Нас встречают воспитанники яхтенной школы ПАО «КуйбышевАзот»*



*Илл. 249. Дети России, ради которых предпринималась экспедиция на Варяжское море
«Путь Рюрика», встречают «Змея Горыныча» и нашу дружину с великой радостью*



Илл. 250. Путь от Тольятти на «Богатырскую Слободу». Возвращение «Змея Горыныча»



Илл. 251. Жигулёвские горы. Река Уса. Духовно-культурный кремль «Богатырская Слобода»



Илл. 252. Хлеб да соль по возвращении дружины в Духовно-культурный кремль «Богатырская Слобода»

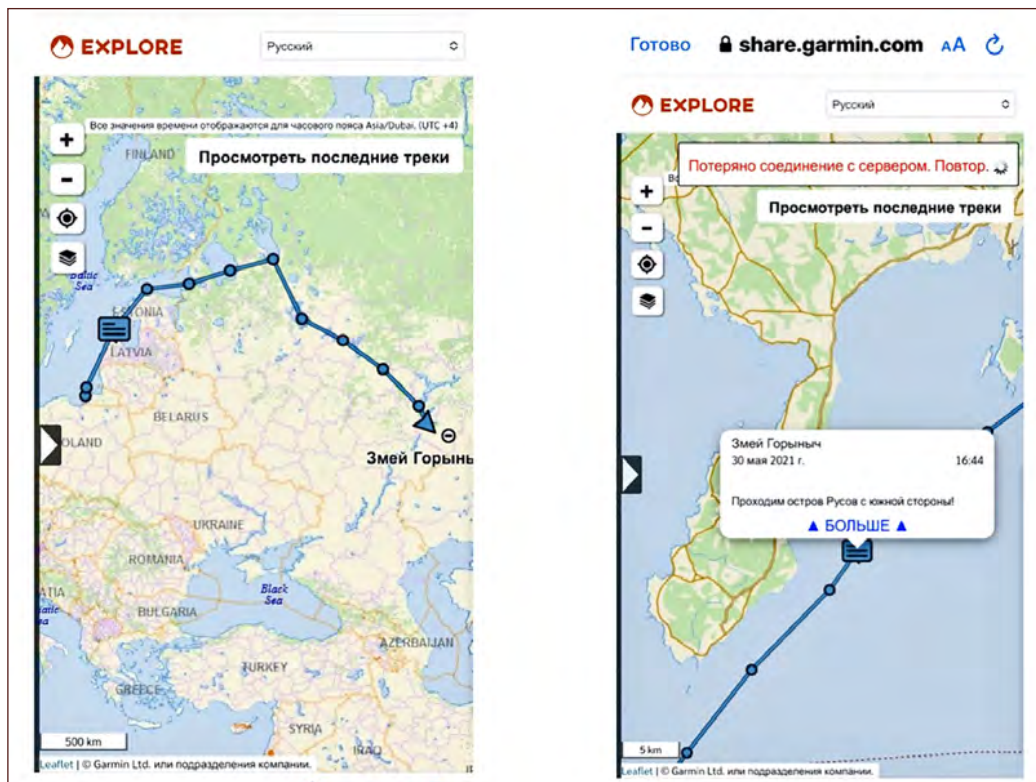
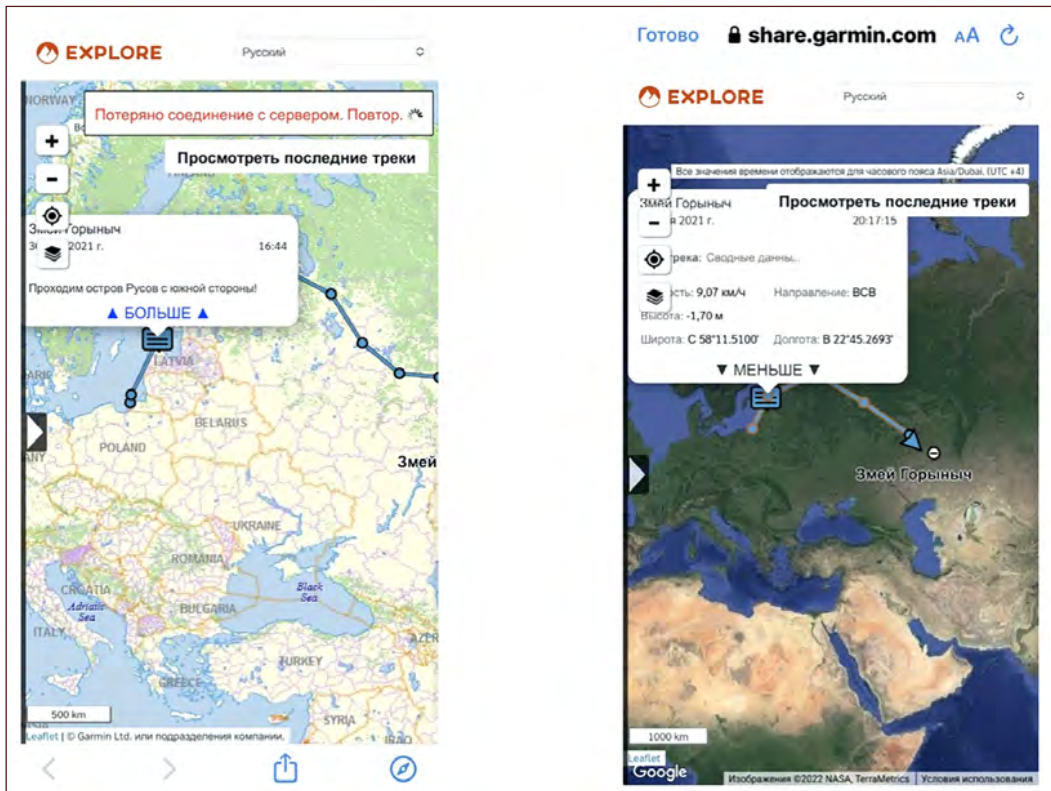


Илл. 253. Дружина Духовно-культурного кремля «Богатырская Слобода» обеспечивала экспедицию на Варяжское море «Путь Рюрика» от начала до конца, и благодаря самоотверженным трудам наших богатырей и поляниц мы достигли всех побед, выполнив все задачи и цели на 100%!



Илл. 254. Варяги-русы с командором-капитаном экспедиции на Варяжское море «Путь Рюрика» о. Феоктистом (Петровым) на съемках художественного фильма по результатам исследований об Острове Русов

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ВАРЯЖСКОЕ МОРЕ «ПУТЬ РЮРИКА»...



Илл. 255–258. Маршрут экспедиции

Научное издание

*Издается по решению Ученого совета Российского научно-исследовательского
института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва*

**ТРАДИЦИОННОЕ СУДОСТРОЕНИЕ
КАК ЧАСТЬ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ НАРОДОВ РОССИИ**

Том 3

Под общей редакцией Огорокова Александра Васильевича

Дизайн обложки: М. Ю. Маяков

Корректор: И. А. Птицын

Компьютерная верстка: О. В. Клюшенкова

Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
info@heritage-institute.ru