



П.А. Филин

Судостроение Соловецкого
монастыря:
лодя «Преподобный Зосима»





КАНД

М

О

Р

Е

Х

О

И

Российский научно-исследовательский
институт культурного и природного наследия
имени Д. С. Лихачёва

Фонд полярных исследований

Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ)

Научный центр «Культура и Мировой Океан»

П. А. ФИЛИН

Судостроение Соловецкого монастыря: лодя «Преподобный Зосима»

Труды Морской арктической комплексной экспедиции

Под общей редакцией П. В. Боярского

Москва

2004

ББК 63.3(2)4-7+26.890(2)

Ф53

Ответственный редактор: П. В. Боярский

Филин П. А.

Судостроение Соловецкого монастыря: лодья “Преподобный Зосима”/ Труды Морской арктической комплексной экспедиции.

М.: Институт Наследия, 2004. — 180 с.: илл.

ISBN 586443-095-1

Рецензент: к. воен.-мор. н., контр-адмирал *В. А. Дыгало*

Перевод на английский: *Е. А. Лебедева, В. А. Лазутин*

В монографии освещается история старинного морского судна Соловецкого монастыря — лодьи “Преподобный Зосима”, построенной поморами в 1790 году. Среди документов представлен уникальный и единственный на сегодняшний день чертеж традиционного поморского судна. В книге исследуются особенности корпуса и такелажа лодьи. На основе анализа архивных документов предложена программа исторического эксперимента по реконструкции лодьи и плаванию на воссозданном судне.

Для специалистов по истории судостроения и мореплавания, судомodelистов, исследователей культуры Русского Севера.

- © П. А. Филин
- © Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, 2004
- © Морская арктическая комплексная экспедиция, 2004

ISBN 586443-095-1

Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage

Foundation of Polar Research

Scientist Centre «Culture and World Ocean»

Integrated Marine Arctic Expedition

P. A. FILIN

Shipbuilding of Solovetsky Monastery: Lodia «Saint Zosima»

The Integrated Marine Arctic Expedition Proceedings

Pyotr V. Boyarsky (editor)

Moscow

2004

ББК 63.3(2)4-7+26.890(2)

Ф53

Responsible editor: P. V. Boyarsky

P. A. Filin

Shipbuilding of Solovetsky Monastery: Lodia "Saint Zosima" / The Integrated Marine Arctic Expedition Proceedings. Moscow, Heritage Institute, 2004. –

180 pages, ill.

ISBN 586443-095-1

Reviewer: *V. A. Dygalo*, rear admiral, Ph. D. in naval science, professor.

English translation: *E. A. Lebedeva, V. A. Lazutin*

The book presents the publications and analysis of archive documents about old-time sea ship (lodia) of Solovetsky monastery named "Saint Zosima". It was builded by peasant-pomor in 1790. Amongst the documents the unique and single for present-day drawing of traditional pomors' ship is presented.

In the book the particularities of lodia's body, rigging and history are reviewed. Analysis of archive documents enables to suggest a program for historical experiment on reconstruction of lodia and sailing on it.

The book is meant for specialists on history of shipbuilding and navigations and for researchers of the culture of Russian North.

- © P.A.Filin, 2004
- © Russian Research Institute for Cultural and Natural Heritage named after D.S. Lihachev, 2004
- © Integrated Marine Arctic Expedition, 2004

ISBN 586443-095-1

ПРЕДИСЛОВИЕ ОТВЕТСТВЕННОГО РЕДАКТОРА

Предлагаемая читателю книга представляет собой первое в отечественной и зарубежной практике комплексное описание технических и технологических характеристик русского поморского судна — лодьи.

Монография включает публикацию и анализ уникальных архивных документов и чертежей, касающихся строительства соловецкой лодьи “Преподобный Зосима”, обнаруженных в 1999 году П. А. Филиным (в то время аспирантом и сотрудником Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Института Наследия и Фонда полярных исследований) в Российском государственном архиве древних актов. До настоящего времени специалистами велись споры о конструкции поморских судов — лодей и кочей. В своих умозаключениях они опирались, в основном, на опубликованные и давно известные факты, а также на обнаруженные археологами отдельные детали судов. Такой подход, который не предусматривал специального изучения богатейших архивных собраний, (что требует основательного и кропотливого труда), не мог привести к решению давних споров. Книга П. А. Филина фактически разрешает эту проблему. Обнаруженные автором документы, важное место среди которых занимают чертежи судна, дают возможность определить и реконструировать облик лодьи конца XVIII века.

Следует подчеркнуть, что анализ архивных документов позволяет автору высоко оценивать степень судостроительного мастерства поморов и, в целом, уровень отечественной судостроительной техники того времени. Очень интересно прослеживается в книге сочетание традиционного поморского судостроения с новыми западноевропейскими технологиями. При этом очевидно: типологическая основа судна, его идея, несмотря на любые сторонние влияния, была исконно русской, поморской.

Под воздействием экстремальных климатических и природно-географических условий, которые накладывались на религиозно-мифологическое сознание поморов, сформировалась на Крайнем Севере России уникальная морская арктическая культура, центральное место в которой всегда занимало судно. Лодья, как наиболее крупный тип судна, использовавшийся русскими мореходцами в Арктике и на Белом море, играла особую роль в истории освоения полярных регионов*. Поэтому особенно отрадно, что целенаправленная работа П.А.Филина открывает читателю страницы истории судостроения и, наконец, показывает, какой же была поморская лодья.

Особый интерес для специалистов, изучающих проблемы мореплавания в Арктике, представляет история использования конкретного судна, которая отражена в издании. Лодья “Преподобный Зосима” была приспособлена к условиям мореплавания в Белом море и Северном Ледовитом океане. Подобные лодьи широко использовались для проведения морских промыслов, перевозки грузов, паломников в Соловецкий монастырь.

В конце книги приводится подробный терминологический словарь, являющийся важной составной частью работы. Он даёт представление об использовавшихся на Русском Севере судостроительных терминах и может оказать неоценимую услугу исследователям архивных документов по данной тематике.

Уникальное исследование П.А.Филина закладывает фундамент для дальнейшей работы МАКЭ и других экспедиций в области проведения исторических экспериментов на Белом море и в Арктике.

МАКЭ уже проведены уникальные эксперименты, связанные с определенными историческими периодами и полярными регионами, так

* В 1991 году сотрудники МАКЭ работали на острове Долгом, где на северной оконечности острова обнаружили комплекс старинных захоронений, могильные, обетные и приметные многометровые деревянные поморские кресты, остатки полуземлянок. Известно, что в XVIII веке здесь, встретив непроходимые льды, зимовали возвращавшиеся домой на Обь из Соловецкого монастыря богомольцы по обещанию (в качестве транспортного судна, вероятнее всего использовалась лодья). Постепенно все они умерли от цинги из-за нехватки запасов продовольствия и плохой зимней охоты. После этого бухту назвали Сибирским становьем, а мыс — Сибирским кладбищем.

же с именами известных мореплавателей, исследователей Севера и с маршрутами их плаваний: Виллема Баренца, Саввы Лошкина, Фёдора Розмыслова, Петра Пахтусова, Августа Цивольки, Константина Носилова, Александра Борисова, Фёдора Литке, Карла Бэра, Владимира Русанова, Георгия Седова, Сергея Максимова и многих других. Теперь появилась реальная возможность закончить наш эксперимент 1990 — 1992 годов, связанный с историей открытия Земли Франца-Иосифа*, а именно, продолжить поиск свидетельств пребывания поморов на Земле Франца-Иосифа, которые в XVIII — XIX вв. с большой долей вероятности проникали в этот район, возможно, на таких же судах, как и лодья “Преподобный Зосима”.

П.В.Боярский,

доктор исторических наук, профессор,
почётный полярник

* На основе теоретических работ о течениях в Северном Ледовитом океане русского флотского офицера барона Шиллинга, известный русский географ П.А.Кропоткин пришел к выводу о существовании на Севере Баренцева моря еще неизвестной земли. Русский метеоролог А.И.Воейков предложил в конце шестидесятых годов XIX века организовать большую экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. Но открытие архипелага было сделано австро-венгерской экспедицией.



Рис. 1. Преподобный Зосима. С гравюры "План островам Соловецкому, Анзерскому, Заецким и прочим вокруг их лежащим с показанием монастыря в заливе океана Белаго моря. А резан при архимандрите Ионе 1800-го года".

ВВЕДЕНИЕ

Традиционное поморское судостроение являлось чрезвычайно важным и, пока что, слабо изученным этапом в развитии отечественного флота. На лодьях и кочах русские промышленники осваивали просторы Белого моря и Северного Ледовитого океана. Эти суда сыграли большую роль в освоении Северного морского пути, Сибири и Дальнего Востока.

В предлагаемой работе впервые публикуется и анализируется корпус архивных документов Российского государственного архива древних актов (РГАДА), повествующих о строительстве и эксплуатации лодьи “Преподобный Зосима”, построенной под началом мастера Фёдора Рюхина по заказу Соловецкого монастыря в 1790 году. Лодья названа в честь основателя Соловецкой обители преподобного Зосимы, всероссийского чудотворца.

Среди документов обнаружены чертежи и подробное описание лодьи. Это единственные известные нам чертежи традиционного поморского судна. Архивные материалы позволяют наглядно представить корпус лодьи, ее архитектуру, мореходные достоинства. Кроме того, документы содержат практически исчерпывающее описание рангоута, парусов и такелажа судна. Выявленный комплекс архивных источников является уникальным материалом для реконструкции и изучения старинных поморских лодий.

В монографии не проводятся математические расчеты по мореходности лодьи и исследования, касающиеся ее реконструкции. Это тема отдельной работы совместно со специалистами-судостроителями, математиками, физиками. Наша задача — представить, опираясь на источники, какой была лодья, прокомментировать неясные места в документах, разобраться в деталях. Интерпретации текста источников следует рассматривать как предположения и как приглашение к дискуссии.

Работа состоит из двух основных частей: 1) исторического, текстологического и технического анализа источников; 2) публикации документов о лодье “Преподобный Зосима”.

При публикации архивных документов учтены принципы, принятые в археографии для издания документов XVIII века. Текст передается буквами гражданского алфавита с заменой вышедших из употребления букв современными. Сокращенно написанные слова и слова “под титлом” раскрываются, восстановленные слова не выделяются (за исключением подписей на чертежах). Выносные буквы даны в строчку. Мягкий и твердый знаки употребляются согласно современному правописанию¹.

Издание снабжено подробным терминологическим словарём, который может помочь при чтении и анализе документов.

Данное исследование может стать основой для проведения исторического эксперимента — строительства лодьи по сохранившимся документам и организации плавания на ней.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ, ПОСВЯЩЕННОЙ ПОМОРСКИМ ЛОДЬЯМ

Литературу, содержащую материалы о поморских лодьях, можно разделить на две категории: 1) описания и характеристики судов, составленные с “натуры” авторами, которые лично видели лодьи; 2) аналитические статьи, подготовленные на основе описаний предшественников, а также архивных материалов.

В первой категории наибольший интерес представляют материалы известного этнографа и писателя С. В. Максимова, а также историка купеческого судостроения П. А. Богославского.

В книге С. В. Максимова “Год на Севере” один из разделов посвящен беломорским судам. Значительное место в этом разделе отведено описанию строительства лодей и их конструктивным особенностям. Согласно С. В. Максиму, “судно это имеет длины 40 — 80 футов, ширины 12 — 25 футов, в грузу способно сидеть от 6 до 9 футов”. Грузоподъемность — от 5 до 12 тысяч пудов². Одним из принципов

¹ Правила издания исторических документов в СССР. М., 1990. С. 46.

² Максимов С. В. Год на Севере. Архангельск, 1984. С. 281.

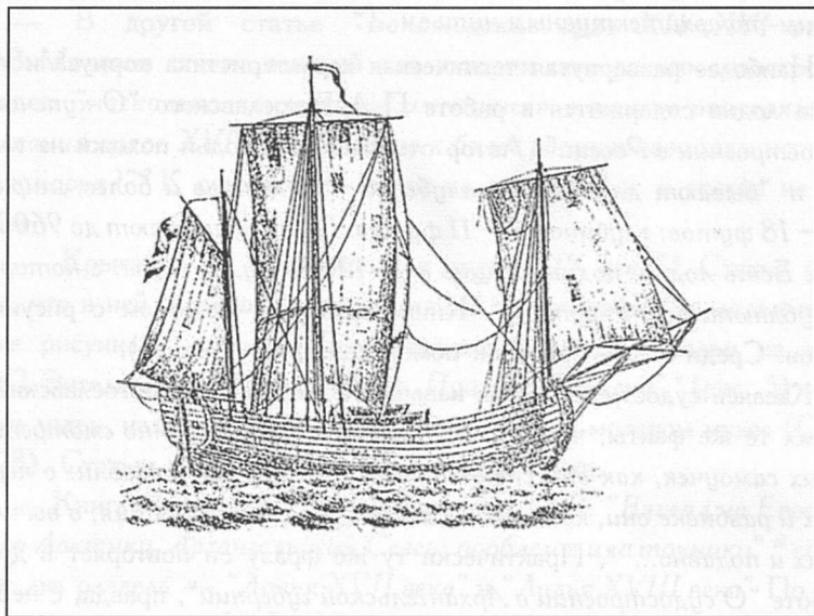


Рис. 2. Поморская лодья по П.Богославскому.

альных моментов, подчеркнутых автором, является то, что “давно и положительно известно, что лодейные мастера не знают ни чертежей, ни планов и руководствуются при строении судов только навыком и каким-то архитектурным чутьем...”.

Наиболее развернутая техническая характеристика корпуса и такелажа лодьи содержится в работе П. А. Богославского “О купеческом судостроении в России”. Автор отмечает, что лодьи похожи на галиоты и “бывают длиною по палубе 36 – 60 футов и более, шириною 10 – 18 футов; глубиною 7 – 11 футов. Грузу поднимают до 9600 пудов. Есть лодьи, поднимающие и до 12000 пудов груза, с которыми углубляются 3–5 футов”³. Книга снабжена альбомом с рисунками судов. Среди них — рисунок поморской лодьи (рис. 2).

Касаясь судостроительных навыков поморов, П. А. Богославский отмечал те же факты, что и С. В. Максимов: “Любопытно смотреть на этих самоучек, как они строят свои пресловутые корабли: о чертежах и разбивке они, конечно, не имеют никакого понятия, о вычислениях и подавно...”⁴. Практически ту же фразу он повторяет в другой работе “О судостроении в Архангельской губернии”, правда, с небольшой поправкой: “О чертежах, разбивке и прочих научных пособиях, за исключением весьма немногих личностей, разумеется, не имеют ни какого мнения”⁵.

Материалы С. В. Максимова и П. А. Богославского позволяют сделать вывод, что лодьи являлись самыми крупными морскими судами в Поморье, но при этом оба автора весьма пренебрежительно отзывались о судостроительных навыках поморов.

Среди аналитической литературы, исследующей технические особенности лодий, заслуживают внимания следующие работы:

³ Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 38.

⁴ Богославский П. О Беломорском судостроении // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. Вып. 1. Архангельск, 2002. С. 28.

⁵ Богославский П. О судостроении в Архангельской губернии // Памятная книжка для Архангельской губернии. На 1861 год. Архангельск, 1861. С. 112.

— Морозов С. В. “Соловецкие лоды XVIII века”⁶. Автор, проанализировав ряд описей лодий в РГАДА, предложил собственную реконструкцию лоды, опубликовал ее эскиз и чертёж (рис. 3–4).

— В другой статье “Беломорские суда XII–XVI веков” С. В. Морозов ставит важный для истории поморского судостроения вопрос “насколько приложимы имеющиеся в нашем распоряжении описания судов XVIII–XIX веков к более ранним периодам истории Беломорья?”⁷ К сожалению, ответ на этот вопрос в статье не раскрыт.

— Крысанов А. “Беломорская лодья XIX века”⁸. Статья ценна тем, что в ней приводится скрупулезный анализ такелажа лоды на основе рисунка к книге П. Богославского и рисунка лоды из книги А. П. Энгельгарда “Русский Север. Путевые записки”⁹ (рис. 5) и модели лоды, находящейся в Центральном военно-морском музее (СПб., 1878). Статью сопровождают авторские рисунки.

— Книга Ясински М. Э., Овсянникова О. В. “Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники”¹⁰ содержит два раздела — “Лодья XVII века” и “Лодья XVIII века”. По мнению авторов, лодья XVI–XVII веков, так же, как и лодья XVIII века, несмотря на разные конструктивные особенности, являлась одним из основных типов судов, использовавшихся практически во всех промысловых районах Европейской Арктики. Это было морское судно большой грузоподъёмности, рассчитанное на преодоление значительных морских расстояний.

⁶ Морозов С. В. Соловецкие лоды XVIII века // Соловецкий вестник. Вып. № 14 (79). Соловки, 1993.

⁷ Морозов С. В. Беломорские суда XII — XVI вв. // Соловецкое море. Вып. 1. Архангельск, 2002. С. 8.

⁸ Крысанов А. Беломорская лодья XIX века // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. Вып. 2. Архангельск — Москва, 2003. С. 35 — 39.

⁹ Энгельгард А. П. Русский Север. Путевые записки. СПб., 1897.

¹⁰ Ясински М. Э., Овсянникова О. В. Взгляд на Европейскую Арктику. Архангельский Север: проблемы и источники. СПб., 1998. С. 338—339, 352—354.

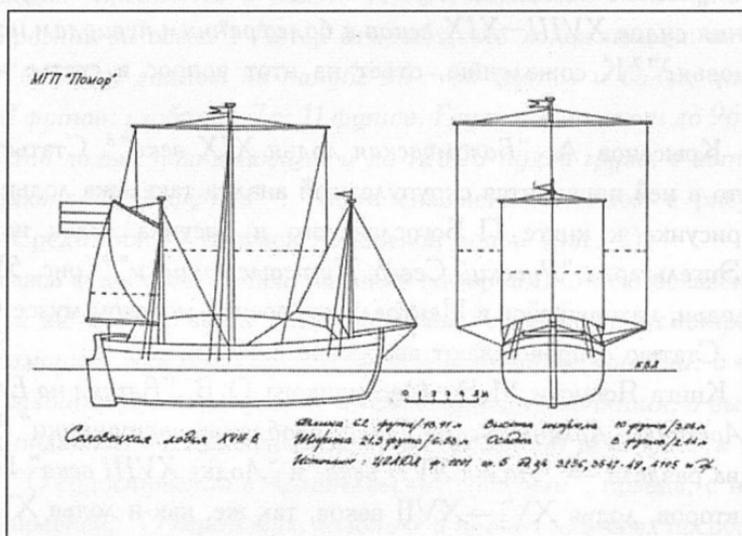


Рис. 3. Соловецкая лодья XVIII в. по С.В.Морозову.

В книге М.И. Белова "Артиллерийское мореплавание с дрейфовой лодкой во второй половине XIX века" отмечается, что лодка была предназначена для морских плаваний вдали от берегов арктических морей с целью исследования территории. Впервые лодка является предметом исследования из архивного документа 1895 года, описывающего экспедицию лодки.

В книге В.П. Пужаренко "Путешествия в северные моря", на основе анализа документов (фотоплан, чертежи, материалы РГАДА) приводится обзор истории судна, а также описывается конструкция лодки в XVIII веке. Автор приводит описание лодки, ее основные размеры.

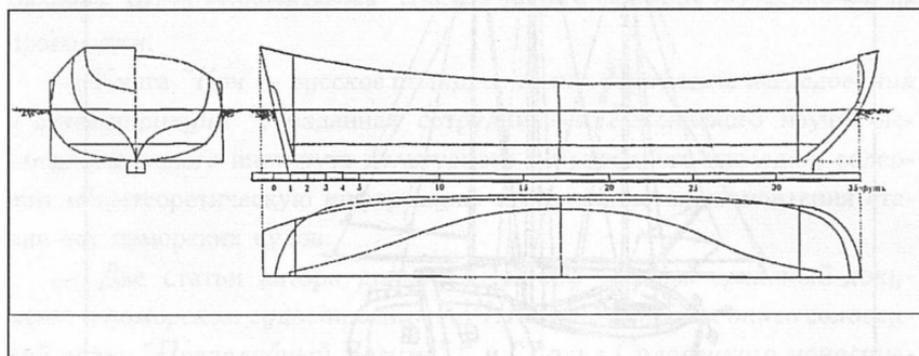


Рис. 4. Чертеж Соловецкой лодки XVIII в. по С.В.Морозову.

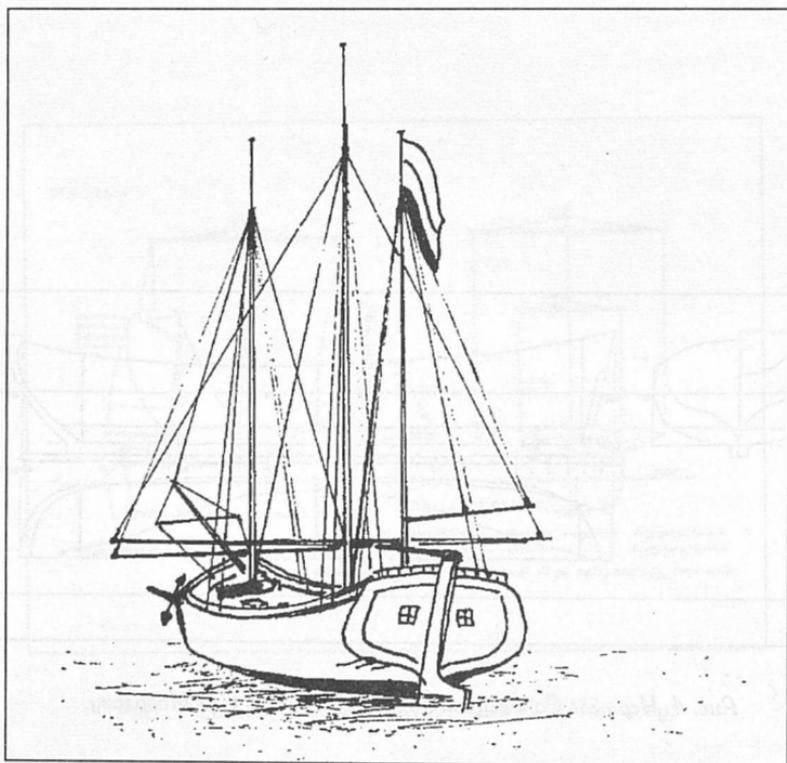


Рис. 5. Поморская лодья по книге А. П. Энгельгарда.

— В книге М. И. Белова *“Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века”*¹¹ отмечается, что лодьи были предназначены для морских плаваний вдоль берегов арктических морей с целью обслуживания промыслов. Чрезвычайно ценной является публикация выдержки из архивного документа 1695 года, содержащего описание лодьи.

— В книге В. П. Пузырева *“Паруса над студеным морем”*¹², на основе анализа документов (фонд Соловецкого монастыря РГАДА) представлен обзор истории строительства судов Соловецким монастырём в XVIII веке. Автор приводит названия лодей, их основные размеры, места строительства. Анализ технологических особенностей не проводится.

— Книга *“Коч — русское полярное судно. Проблемы исследования и реконструкции”*¹³, изданная сотрудниками Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия, содержит общетеоретическую информацию по проблеме восстановления старинных поморских судов.

— Две статьи автора данного издания: *“Новый архивный документ о поморском судостроении XVIII века: чертёж и опись соловецкой лодьи “Преподобный Зосима”*¹⁴ и *“Лодья Соловецкого монастыря “Преподобный Зосима” 1790 года”*¹⁵ легли в основу предлагаемой книги. Укажу на ошибку в первой статье — при переводе размерений судна со старорусской в метрическую систему я использовал сажень, приравненную к 7 английским футам (213,36 см). При более тщатель-

¹¹ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX в. // История открытия и освоения северного морского пути. Т. I. М., 1956. С. 213–214.

¹² Пузырев В. П. Паруса над студеным морем. М., 1993.

¹³ Коч — русское полярное судно. Проблемы исследования и реконструкции. Под редакцией П. В. Боярского, П. М. Шульгина. М., 2000.

¹⁴ Филин П. А. Новый архивный документ о поморском судостроении века: чертёж и опись соловецкой лодьи “Преподобный Зосима” // Полярный архив. Под общей редакцией П. В. Боярского. Т. I. М., 2003. С. 114–131.

¹⁵ Филин П. А. “Лодья Соловецкого монастыря “Преподобный Зосима” 1790 г.” // Соловецкое море. Вып. 2. С. 20–34.

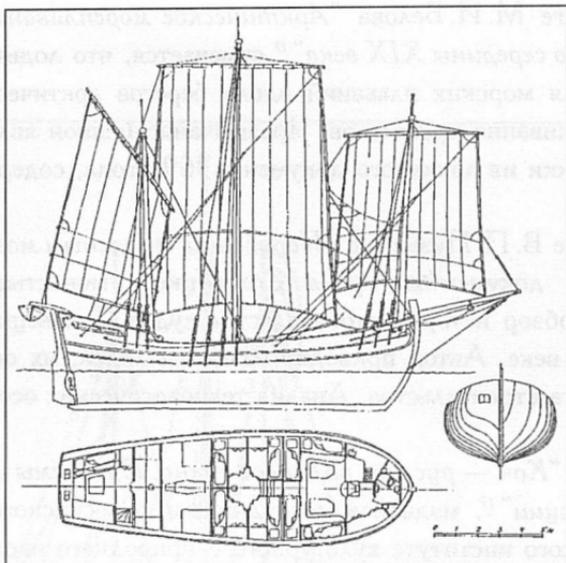


Рис. 6. Лодья "Святитель Николай". 1991 г. Чертёж предоставлен президентом клуба "Полярный Одиссей" В.Л.Дмитриевым.

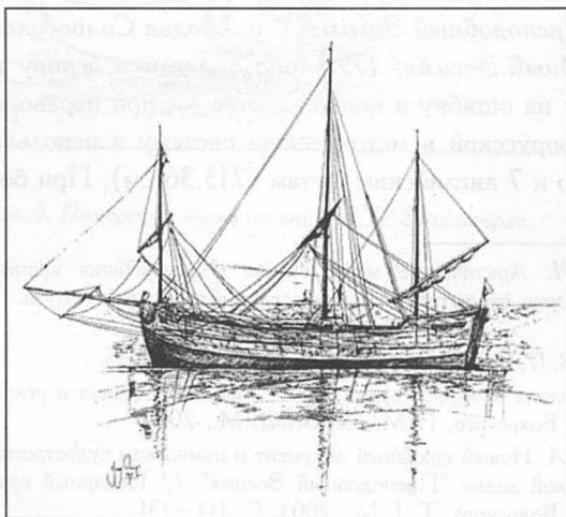


Рис. 7. Лодья "Святитель Николай". Рисунок предоставлен президентом клуба "Полярный Одиссей" В.Л.Дмитриевым.

ном изучении документов выяснилось, что мастером использовалась казенная сажень равная 177,8 см (об этом ниже).

Большинство аналитических работ, посвященных поморским лодьям, основываются на недостаточной источниковедческой базе. В связи с этим, они не дают полноценного представления о конструкции традиционных судов.

ПРОБЛЕМА РЕКОНСТРУКЦИИ ПОМОРСКОЙ ЛОДЬИ

Несмотря на то, что лодьи в Поморье были в ходу вплоть до конца XIX века, об их облике и конструктивных особенностях мы знаем очень мало. Единственным достоверным источником представлялись рисунки и описания П. Богославского. Именно на их основе предпринимались попытки реконструкций лодий.

Значительный интерес представляет анализ парусного вооружения лодьи XVIII века, выполненный С. В. Морозовым на основе архивных материалов РГАДА¹⁶. Он обратил внимание на значительную энерговооруженность судна — длина грота-рея равна двум ширинам судна. По его мнению, это сближает поморскую лодью XVIII века с европейскими судами XV—XVII веков.

Две реконструкции лодий были выполнены силами петрозаводского клуба “Полярный Одиссей” под руководством В. Л. Дмитриева. Это лодьи “Грумант” и “Святитель Николай”. Автором-разработчиком эскизов и рабочих чертежей лодьи “Святитель Николай” являлся научный сотрудник Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) НИИ Культуры А. П. Скворцов (рис. 6, 7). Оба судна прошли испытания в Арктике при участии сотрудников МАКЭ. Значительным недостатком моделей являлся во многом надуманный облик корпуса. Причина в том, что лодьи строились без использования старинных чертежей, по которым можно восстановить обводы судна.

¹⁶ Морозов С. В. Соловецкие лодьи XVIII века. С. 4.

Автор выражает благодарность за помощь в подготовке и издании этой книги:

- Ю. А. Веденину, д.г.н., проф., директору Института Наследия;
- П. М. Шульгину, к.э.н., зам. директора Института Наследия;
- П. В. Боярскому, начальнику Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ), д.и.н., зам. директора Института Наследия;
- В. П. Стоярову, заведующему сектором исследования Соловецкого архипелага и Беломорья Института Наследия, начальнику Соловецкого отряда МАКЭ;
- В. А. Дыгало, контр-адмиралу, к.воен.-морск.н., с.н.с. сектора военно-исторического наследия Института Наследия;
- В. Л. Дмитриеву, путешественнику, президенту клуба “Полярный Одиссей”;
- А. Н. Мельнику, зам. директора Государственного архива Рязанской области;
- В. В. Теплякову, сотруднику МАКЭ;
- В. П. Трибунскому, сотруднику МАКЭ;
- А. В. Лаушкину, к.и.н., доценту кафедры истории России до начала XIX в. исторического факультета МГУ;
- С. Рапенковой, сотруднику историко-литературного альманаха “Соловецкое море”;
- В. А. Лазугину, моему однокурснику.

Особую признательность автор выражает Спасо-Преображенскому Соловецкому ставропигиальному мужскому монастырю за помощь в подготовке рукописи к печати.

ПОМОРСКИЕ ЛОДЬИ В ИСТОРИИ ОСВОЕНИЯ БЕЛОМОРЬЯ И АРКТИКИ

НАЗНАЧЕНИЕ СУДНА И МАРШРУТЫ ПЛАВАНИЯ

Лодья (ладья) — древний термин, первоначально обозначавший, так же, как и слово “*корабль*”, судно вообще (праслав. *oldi*, укр. *лодь*, ст.-слав. *алѣдии*, болг. *ладя*, словен. *ladja*, чешск. *lod'*, *lodi*, польск. *lodz*, датск. *aldae*, *olde* “*корыто*”, норв. *olda*)¹. На протяжении русской истории под лодьями понимались самые разные типы судов: лодьи-однодревки, набойные суда; лодьи “*заморские*”, известные по статьям Русской Правды².

В XV — XIX веках лодьями называли определенный тип судов, использовавшийся поморами для плавания в “*студеных*” морях. “*Студеным морем*” поморы называли Белое море и Северный Ледовитый океан.

Основное назначение судна — грузо-пассажирские перевозки. На лодьях в районы промыслов (становища на Мурмане, а также селения по берегам Белого моря) доставлялись промышленники, снаряжение, продукты, вывозилась добыча. На этих судах совершались также торговые экспедиции как в Поморье, так и за границу (Норвегия). Имеются сведения о плаваниях на лодье в Санкт-Петербург вокруг Европы. Помор Пашин дважды в 1834 и 1835 годах, в первый раз на лодье “*Св. Николай*” в 48 ластов (96 т), во второй раз на шхуне плывал из Колы в Санкт-Петербург с грузом соленой рыбы. “*Два*

¹ Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. Т. II. М., 1967. С. 510.

² В рамках данного издания мы не будем касаться проблемы преемственности древнерусских и поморских лодей.

рейса (первый в 27 дней, а второй — в 48) сделаны удачно и счастливо, милость Царская не оставила его без внимания, но с третьим рейсом Иван Иванович Пашин погиб близ Бергена”³.

На лодьях доставлялись паломники в Соловецкий монастырь.

Предположительно, на основе конструкции лодьи в конце XV — начале XVI веков был разработан другой тип судна — коч, который стал активно использоваться для освоения морских и речных путей в Сибирь. Возможно, переходным типом судна от лодьи к кочу являлись “кочевые лодьи”, упоминания о которых встречаются в документе 1704 года⁴.

С появлением кочей северные мореходы продолжали активно пользоваться лодьями. В XVI—XVIII веках основной район плавания поморов находился в бассейне Белого и Баренцева морей. На лодьях промышленники совершали поездки на Мурман, Грумант (Шпицберген), Новую Землю, Вайгач, Печору. Следует отметить, что западноевропейские путешественники XVI века практически ничего не сообщают о кочах в Баренцевоморском регионе (возможно, к этому времени кочи еще не получили широкого распространения). Английский путешественник Стивен Барроу, в ходе экспедиции 1556 года с целью поиска пути к реке Обь, несколько раз встречал русские лодьи у берегов Кольского полуострова и в районе Вайгача⁵. Геррит де Фер, участник голландских экспедиций Виллема Баренца к Новой Земле конца XVI века, в своем дневнике оставил записи о многочисленных встречах с русскими на лодьях. В книге его воспоминаний помещен рисунок с изображением русского одномачтового судна, возможно лодьи (рис. 8).

По всей видимости, лодьи применялись для дальних плаваний и восточнее Новой Земли. Во время второй голландской экспедиции 1595 года путешественники встретили около Вайгача лодьи с русскими

³ Богославский П. О Беломорском судостроении. С. 30.

⁴ Вершинин Е. Коч и русское освоение Западной Сибири (конец XVI—XVII вв.) // Полярный архив. Под общей редакцией П. В. Боярского. Т. I. М., 2003. С. 82.

⁵ Флооре П. М. Голландские исследования северо-восточного прохода и западные контакты с коренным населением Арктики // Gawronski J.H.G., Boyarsky P.V. (et al.) Northbound with Barents. Amsterdam, 1997. С. 148.



Рис. 8. Встреча русского судна с лодкой голландских мореплавателей (1595 г.).
Иллюстрация к голландскому изданию 1598 г. дневников Геррита де Фера.
Печ. по кн.: Остров Вайгач. Культурное и природное наследие. Книга 1.
Памятники истории освоения Арктики. М. 2000. С. 35.



Рис. 9. Икона "Зосима и Савватий Соловецкие в житии". Клеймо "избавление от
потопа Фёдора Парфентьева". Печ. по кн.: Архитектурно-художественные
памятники. Соловецких островов. М., 1980. С. 305.

промышленниками. Они сообщили, что другие русские промышленники ежегодно плавают к Оби и Енисею на лодьях⁶.

О том, что лодьи ходили Мангазейским морским ходом, говорит голландский географ Николай Витсен: *“От начала Мангазейского моря, впадающего в океан (или Ледовитое море), около которого лежит также город Мангазея..., морским путем на ладьях (lodies) мимо Пустозера (Pustosero) до Архангельска четыре недели езды”*⁷. Англичанин Вильям Персглоу, который зиму 1611—1612 года провел в Пустозерске, где собирал сведения о Сибири от местных жителей, писал: *“От Меденского Заворота до острова Вайгача два дня пути на русской лодье (Lodia)”*⁸.

В русских актовых документах XVI—XVII веков упоминаний об использовании лодей восточнее Новой Земли практически нет. В основном речь идет о кочах. Тем не менее, в расходной книге Туринска за 1623 год имеется косвенное указание: *“Мая в 27 день... у торгового человека у Ивана Коркина на поделку на лодейную (выделено — авт.) и на кочовую куплено 50 скоб судовых, дано 2 алтына”*⁹.

Мы не утверждаем, что лодьи были хорошо приспособлены для плаваний Мангазейским морским ходом. По всей видимости, кочи с этой задачей справлялись лучше. Но то, что лодьи эпизодически использовались для этой цели — скорее всего, верно.

В начале XVIII века русский геодезист И. М. Евреинов на лодье “Восток” совершил плавание на Камчатку и Курильские острова¹⁰. Вряд ли появление этого типа судна на Дальнем Востоке можно назвать случайным.

Лодьи неоднократно использовались для проведения экспедиций на Новую Землю. Так, в 1672 году по указу царя Алексея Михайловича было велено воеводам Пустозерского острога Ивану и Леонтию Неплюевым *“ходить на Новую землю для прииску всяких руд и узо-*

⁶ Флооре П. М. Указ. соч. С. 160 — 161.

⁷ Визе В. Ю. Новые сведения о русском арктическом мореплавании в XVII веке // Летопись Севера. 1949. Т. I. М. — Л., С. 92.

⁸ Вершинин Е. В. Указ. соч. С. 86.

⁹ Там же. С. 87.

¹⁰ Морской энциклопедический словарь. Т. 2. СПб., 1993. С. 181.

рочного камня и жемчугу...". Для этой цели воеводами были подготовлены два коча и лодья¹¹.

В ходе экспедиции Ф.Ф. Розмыслова на Новую Землю (1768—1769 гг.) коч, на котором проводились исследования, дал сильную течь. Ситуация была критической. Спасла экспедицию случайная встреча с лодьей кормщика Антона Ермолина, возвращавшегося из губы Митюшихи в Архангельск. Участники экспедиции со всем снаряжением и продовольствием перебрались на лодью.

Активное участие в экспедициях П.К.Пахтусова на Новую Землю в 1832 — 1835 гг. принимал выдающийся кормщик, помор Иван Гвоздарёв на собственной лодье.

В 1837 г. для экспедиции академика К.М.Бэра и штурмана А.К.Цивольки на Новую Землю помимо шхуны "Кротов" была арендована у архангельского промышленника Ерёмина лодья "Св. Елисей"¹².

В 1838 — 1839 гг. А.К.Циволька (совместно с С.Моисеевым), подготавливая очередную экспедицию на Новую Землю, нанял у И.Г. Гвоздарёва промысловую лодью для доставки избы и провизии в губу Крестовую¹³.

Таким образом, лодья являлась важнейшим "инструментом" освоения и исследования северных морей и земель. В связи с этим, это судно заслуживает серьезного всестороннего изучения.

ЛОДЬИ СОЛОВЕЦКОГО МОНАСТЫРЯ

В 1429 году преподобные Савватий и Герман, желая найти пустынное место для молитвенного подвига, "сидиши в малу ладистицу, иже глаголется карбас"¹⁴ достигли Соловецких островов. Шесть лет подвиж-

¹¹ Филин П. Экспедиция пустозерских воевод Леонтия и Ивана Неплюевых на Новую Землю для поиска серебряной руды в 70-х гг. XVII века. // Полярный архив. Под общей редакцией П.В. Боярского. Т. I. М., 2002. С. 208.

¹² Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX в. // История открытия и освоения северного морского пути. Т. I. М., 1956. С. 485.

¹³ Там же. С. 487.

¹⁴ Житие и чудеса преподобных Зосимы и Савватия Соловецких чудотворцев / Сост., вступит. ст., подгот. текстов, пер. с древнерус. яз. и коммент. С.В. Минеевой. Курган: Изд-во Кург. гос. пед. ин-та, 1995. С. 18.

ники провели на острове, являясь первоначальниками иночества на Соловках.

Подлинным основателем Соловецкой обители и устройтелем монашеской жизни стал преподобный Зосима (именем которого названа исследуемая нами лодья). Родители его были богатыми крестьянами из села Толвуй на Онежском озере. Будучи постриженным в монахи, преподобный Зосима после смерти родителей раздал всё имущество бедным и ушёл в Поморье. На побережье Белого моря он встретил преподобного Германа и вместе с ним в 1436 году отправился на Соловецкие острова. Отшельники строили кельи, обрабатывали землю, ловили рыбу. Когда собралась братия и был основан монастырь, из Великого Новгорода прислали игумена. Но он, не выдержав островной жизни, покинул Соловки. Игуменом обители стал преподобный Зосима. При нём монастырь получил в свое владение от Марфы Борецкой и её сына, а также от архиепископа Ионы значительные земельные и рыбные угодья, включая весь Соловецкий архипелаг. Прожил преподобный Зосима на Соловецких островах 42 года и преставился 17 апреля 1478 года.

В последующие века Соловецкий монастырь являлся не только духовным столпом православия, но также мощным экономическим и военным форпостом России.

Как известно, Соловецкая обитель владела обширными вотчинами по всему Поморью. Для их обслуживания был необходим большой флот. Известно, что уже в XV веке монастырь заказывал морские суда в Подпорожской волости и Сумском посаде¹⁵. В 1548 году на Соловках появляются собственные верфи. В конце октября 1561 года спускаются 15 лодей, которые напротив Унских Рогов погибли в том же году, попав в бурю¹⁶. В 1698 г. для перевозки соли в Холмогоры Соловецкий монастырь использовал 35 лодей. На них было вывезено 68590 пудов соли¹⁷.

¹⁵ Пузырев В.П. Паруса над студёным морем. М. 1993. С. 19.

¹⁶ Богославский П. О Беломорском судостроении. С. 20.

¹⁷ Белов М.И. Указ. соч. С. 192.

Начало XVIII века было ознаменовано приездом в Поморье царя Петра I. Его жесткие меры в отношении судостроения на Белом море до сих пор являются темой дискуссий среди современных историков. Царскими указами от 28 декабря 1714 и 28 декабря 1715 годов поморам предписывалось строить “новоманерные” суда — гукоры, флейты, яхты и каты. На “староманерных” лодьях, кочах, соймах и карбасах разрешалось плавать 2—3 года. Позже последовал еще один указ (от 1 марта 1719 года), по которому требовалось строить только “новоманерные” суда, а “староманерные” заклеить и плавать до полного износа. Такие меры, с одной стороны, нанесли серьезный удар по традиционному судостроению, с другой — насильственно знакомили поморов с достижениями запада в этой области. Историки в последнее время склоняются к тому, что эти законы в целом тормозили развитие поморского судостроения. Действительно, в 1716 году флот Соловецкого монастыря состоял всего из одной лоды, четырех сойм, 17 карбасов¹⁸. Только в 1730 году по ходатайству архимандрита Соловецкого монастыря был издан указ, разрешавший соловецким и мезенским крестьянам строить “староманерные” суда. Указом от 5 мая 1731 г. и 26 января 1749 г. строительство судов старых типов было разрешено всем промышленникам Белого моря с оговоркой, что на этих судах можно возить лишь предметы рыбных и звериных промыслов¹⁹.

Уже в 1732 году Соловецкий монастырь возобновляет судостроительные работы. К середине века обитель имела 5 крупных лодей (“Св. Филипп Митрополит”, “Св. Николай Чудотворец”, “Св. Андрей Первозванный”, “Сумской Острог”, “Преподобный Герман”), один “щербот” “Преподобный Зосима” и 15—20 карбасов²⁰.

В 1764 году по указу Екатерины II была произведена секуляризация церковных земель. Соловецкий монастырь лишился своих вотчин. Тем не менее, обитель сохранила свой флот. В связи с этим, монастырь продолжал поддерживать свой флот и обзаводился новыми судами.

¹⁸ Пузырев В. П. Указ. соч. С. 19.

¹⁹ Там же. С. 23.

²⁰ Там же. С. 25.

Государство, заинтересованное в экономическом развитии Поморья и его защите от врагов, поддерживало монастырское судостроение. Для содержания флотилии “в добром порядке” в 1784 году был издан указ, по которому повелевалось: “на содержание при Соловецком монастыре мореходных судов отпускать на всякий год сверх положенной штатом денежной суммы, по 500 рублей”²¹.

В XVIII веке монастырь пополнял свою флотилию следующими способами: 1) покупкой готовых судов, 2) заказом на изготовление судов, 3) строительством судов на собственных верфях.

Для строительства судна непосредственно на Соловках, приглашался корабельный мастер. Он руководил постройкой, выписывал необходимое количество материала, подбирал других мастеровых людей (плотников, кузнецов и т. д.). На Соловках действовала чёткая административно-хозяйственная система по обслуживанию процесса строительства. При монастыре работали такелажная и карбасная службы. По архивным документам известно, что “кузнечный монах” отпускал необходимое количество железа в кузницу, где изготавливались металлические изделия для постройки и ремонта судов. “Портной монах” заказывал, покупал и отмерял сукно на паруса. “Карбасный монах” готовил конопать, рогожу и некоторые снасти такелажа²². Так, в 1783 г. для строительства лодьи “Св. Филипп митрополит” на Соловецких островах в монастырь был приглашен подужемский мастер Егор Фёдоров Мартынов. Он в течение года руководил на островах ловлей плавника, выделкой теса и постройкой лодьи “на монастырском хлебе”²³.

Следует отметить, что в XVIII веке такие крупные суда, как лодьи, на самих Соловках строились довольно редко. Монахи чаще заказывали изготовление судна в поморских селениях. Представление о том, как это делалось, можно получить благодаря архивному документу 1775 года “О строении на устье Онежском лодейным мастером Яковом Фирсовым лодьи за 215 рублей”²⁴.

²¹ Богославский П. О Беломорском судостроении. С. 27.

²² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1013.

²³ Пузырев В.П. Указ. соч. С. 27.

²⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 368.

Солдат Илья Кашкин, приписанный к монастырю, будучи на Онежском Устье, пишет “доношение” о том, что там есть лодейный мастер. Затем в монастыре принимается соборное постановление: “...писменным нашим общебратственным приговором за обстояющею при обители нашей в мореходных судах называемых лодьях нуждою, определено в будущий год весны подрядить построить новую лодью...”²⁵. Первым пунктом постановления значилось “сыскать” мастера. Далее говорилось о том, что лодья должна быть в “длину по матице 27 аршин”, а “...ширина и вышина и прочия препорция по рассмотрению ево мастера”²⁶. В ответном документе Илья Кашкин пишет о желании мастера приняться за работу. При этом он будет делать только корпус судна без отделки²⁷. Для строительства судна мастер выслал “реестр, что потребно к новостроящей лодьи материалов и инструментов”²⁸. Из монастыря посылают на Онегу солдата Михаила Клоткова с необходимым припасом, после чего приступают к постройке лодьи. В ходе работы в монастырь периодически высылаются “доношения” о ходе строительства. К примеру, “доношение” января 1776 года о строительстве “казенной монастырской лодьи”: “Сего текущего месяца ...брештуки и поворотные доски положены, и тес на палубы заготовлен и палубы накладывают...”²⁹. В том же документе автор просит “при спуске весною на воду новая лодьи преподобным отцем нашим Зосимы и Савватия молебен сотворить...”³⁰. Эти “доношения” и распоряжения мастера являются ценнейшим материалом для реконструкции технологии строительства судна.

В XVIII веке основными центрами строительства монастырских лодей были Онежское устье и Сумской острог. Монастырь заказывал лодьи так же в Керети, Кандалакше, Кеми, деревне Подужемье. Как уже говорилось, строились лодьи и на Соловках. Работали лодейные мастера из Подужемской, Подпорожской волостей, Выгостровской и

²⁵ РГАДА. Ф.1201. Оп. 2. Д. 368. Л. 3.

²⁶ Там же. Л. 3 об.

²⁷ Там же. Л. 5 – 6.

²⁸ Там же. Л. 8.

²⁹ Там же. Л. 33.

³⁰ Там же. Л. 33.

Шижемской деревень³¹. С. В. Максимов отмечал, что “в семнадцати верстах выше города (Кеми. — авт.) в деревне Подужемье, живут карелы, которые всему архангельскому краю известны как лучшие мастера крупных морских судов, не имеющих никакого порока”³². Монастырские документы называют имена мастеров. Иван Воронов и Иван Лежнев “с 6 товарищи” из Выгостровской и Шижемской деревень в 1731 г. построили лодью “Сумской острог”. Никифор Демидов, Савва Яковлев Мартынов, его сын Федор “с товарищи шесть человек”, все крестьяне Подужемской деревни, в 1736 г. построили для монастыря лодью “Святой Филип Митрополит”³³. В 1748 г. Федор Полежаев в Кандалакше построил лодью “Святой Великомученник Георгий”³⁴. В 1753 г. подряжался на постройку лодьи крестьянин Подужемской деревни Леонтий Демидов³⁵. Семен Пайкачев в Керети в 1767 г. построил лодью “Преподобный Савватий”³⁶. Яков Фирсов в 1776 г. на Онежском устье построил лодью “Святой Апостол Андрей Первозванный”. Тот же мастер в 1778 г. для монастыря в Подпорожской волости сделал лодью “Святой Николай Чудотворец”³⁷. Крестьянин Дмитрий Фирсов “при городе Онеге в Подпорожской волости” в 1777 г. построил лодью “Святой Архангел Михаил”³⁸. Егор Федоров Мартынов в 1783 г. руководил постройкой лодьи на Соловецком острове (“Святой Филип Митрополит”)³⁹.

Имеются сведения о строительстве купеческих лодий и во внутренних районах Архангельской губернии. Так, лодья “Преподобный Герман”, купленная монастырем в Архангельске, была построена в Верхнетоемской волости Вежского уезда крестьянином Тимофеем Скретневым⁴⁰.

³¹ Пузырев В. П. Указ. соч. С. 23.

³² Максимов С. В. Указ. соч. С. 277.

³³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1218.

³⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1141.

³⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 2906.

³⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 4804.

³⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5114.

³⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 4. Д. 682. Л. 101.

³⁹ Пузырев В. П. Указ. соч. С. 27.

⁴⁰ Там же. С. 25.

Строились лоды в Заостровской волости Архангельской округи и в Островской деревне Кузоменской волости Пинежской округи⁴¹. П. Богославский среди центров строительства лодий называл деревни Койду, Кую, Сороку, Мудьюгу в устье Северной Двины. С. В. Максимов отмечал, что лоды строят в Ворзогорах (*“жители которого считаются лучшими судостроителями”*)⁴², Кушереке (*“лоды весьма редко”*)⁴³.

Лоды активно покупались Соловецким монастырем. М. И. Беловым выявлено, что в 1578 году монастырь посылал старца Исака Пилского *“на Онегу лодей купити”*. В 1580 г. монастырь приобрел у лодейного мастера Максима Степанова сына Шихнова *“лодыю новую”* за 24 рубля 16 алтын 2 деньги. Тогда же была приобретена лодья за 10 рублей у онежанина Ивана Падорина, а у Каргопольца Дятлова Меньшова с товарищами *“две лоды онежского дела”* за 40 рублей. В 1704 г. монастырь купил *“онежскую тесовую кочневую лодыю”*. В том же году монастырь приобрел еще одну *“онежскую тесовую кочневую лодыю”*⁴⁴. В 1743 г. лодья *“Преподобный Герман”* была куплена архимандритом Геннадием в городе Архангельске.

К середине XVIII века в сфере судостроения на Белом море сложилась двойственная ситуация — с одной стороны *“мореходные суда”* продолжали строить на крестьянских верфях, широко используя традиционный опыт, с другой — появились *“регулярные”* купеческие и государственные верфи, на которых строились суда военные и торговые по европейским стандартам⁴⁵. Интересно, что Соловецкий монастырь, как наиболее сильный и активный в экономическом плане субъект на Русском Севере, не обращался на *“регулярные”* верфи для строительства

⁴¹ Овсянников О. В. Новые данные о промысловом освоении поморским крестьянством бассейна Арктики // Земледельческое производство и сельскохозяйственный опыт на Европейском Севере (дооктябрьский период): Межвузовский сборник научных трудов. Вологда, 1985. С. 70 — 71.

⁴² Максимов С. В. Указ. соч. С. 334.

⁴³ Там же. С. 313.

⁴⁴ Белов М. И. Указ. соч. С. 192.

⁴⁵ Ясински М. Э. Овсянников О. В. Указ. соч. С. 353.

своих судов. Он покупал или заказывал их в селах Поморья, либо строил их сам, приглашая на Соловки крестьянских мастеров. Как известно, Соловецкий монастырь, всегда отличавшийся своим стремлением использовать различные технические новшества, в отношении лодей проявлял исключительный консерватизм. Вероятнее всего, это свидетельствует о том, что лодьи из всех других крупных морских судов были наиболее приспособлены к условиям плавания в Белом и Баренцевом морях.

АНАЛИЗ АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ О ЛОДЬЕ “ПРЕПОДОБНЫЙ ЗОСИМА”

ОБЗОР АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

В Российском государственном архиве древних актов в фонде Соловецкого монастыря нами выявлено 36 документов в составе 15 дел, имеющих отношение к лодье “*Преподобный Зосима*”.

Все документы можно условно разделить на три основные группы:

I. Техническая документация судна, в том числе “*подрядная запись*” (договор) с мастером.

II. Документы, регистрирующие процесс строительства: “*записные тетради*” выдачи инструментов и материалов, “*репорты*” о строительстве судна, указы и инструкции архимандрита, “*резстры*” *потребностей к строительству лодьи, списки рабочих.*

III. Документы о рейсах и судьбе судна.

Рассмотрим документы более подробно.

Техническая документация судна

В эту категорию документов, в первую очередь, включаются чертежи лодьи и её опись 1791 года, находящиеся в составе одного дела¹.

Рассматриваемое дело содержит три части.

¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496.

1) Собственно опись лодьи “Преподобный Зосима”².

На листе 1 заголовок: “Опись ставропигиального Соловецкого монастыря новопостроенной лодьи именуемой Преподобный Зосима”. Скоропись выполнена красивым, легко читаемым почерком.

“Опись” имеет несколько разделов: “Верховая снасть” (совокупность рангоута, такелажа и парусов судна), “Буерепы”, “Завозы”, “Коната”, “Якоря”, “Инструментов”.

В “описи” основное внимание уделялось перечислению наиболее ценных и по большей части “движимых” предметов — рангоута, снастей такелажа, металлических деталей, якорей, инструментов и пр. Если речь шла о такелаже, например, вантах, записывалась их длина, толщина и общий вес. Указывался вес металлических изделий.

Все описи Соловецких судов обязательно начинались с подробного перечисления икон в иконостасе.

Если какого-либо предмета после рейса или ревизии не обнаруживалось, в описях монастырских судов пропажа отмечалась на полях документов. Такие же отметки ставили в случае замены старых, обветшавших деталей (например, снастей такелажа или парусов) новыми. При этом записывались характеристики и количественные показатели новых снастей.

В составе “описи” — список наемных и штатных рабочих³.

2) Чертёж лодьи с подписями мастера и его распоряжения, касающиеся строительства судна. Чертёж выполнен на отдельном большом листе размером 650×415 мм. На одной стороне листа расположен чертёж судна в проекции “бок” и “полуширота”⁴, на оборотной — чертёж в проекции “корпус”, здесь же текст распоряжений мастера⁵. Лист сложен вчетверо и вложен в тетрадь “описи”. Тексты выполнены скорописью. Почерк небрежный, отличный от почерка “описи”. Из содержания текста видно, что он написан мастером.

² Далее “опись”.

³ РГАДА Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 20.

⁴ Там же. Л. 2 об. — 3.

⁵ Там же. Л. 2.

Опись и чертёж имеют чёткие датировки, исходящие из самого текста. Первое из распоряжений мастера, записанное на оборотной стороне чертежа, звучит следующим образом: “*здать лес рубить сего 1788 года на осень...*”⁶. По всей видимости, чертёж был выполнен в то же время. Дата “*описи*” стоит в названии: “*учинена 1791 года*”⁷.

3) Сравнение основных размерений двух судов — “*Апостол Андрей*” и “*Святой Николай*”⁸. Текст написан на отдельном не прошитом листе, вложенном в тетрадь “*описи*”. Скоропись XVIII в. Почерк отличается от первых двух. Смысловое содержание не имеет прямого отношения к остальным частям документа. Можно предположить, что этот лист оказался в составе дела случайно.

В состав технической документации нами включена “*подрядная запись*”, содержащая подробнейшее описание технических особенностей корпуса лодьи. “*Подрядная запись*” находится в конце “*Записной тетради расхода болтов, ершев и других материалов на строение лодьи в Сумском остроге*”⁹. Договор был составлен 25 ноября 1788 года. В конце документа рукой мастера сделана подпись: “*К сея подрядной записи подрядчик Сумскаго острога крестьянин Федор Рюхин руку приложил и в задаток сто пятьдесят рублей получил*”¹⁰.

Документы, регистрирующие процесс строительства лодьи

1) Три “*Записные тетради*” кормщика солдата Антона Умбачева, который находился в Сумском остроге “*к присмотру новостроющейся лодьи*”. В этих тетрадях по числам фиксировались выдаваемые мастеру инструменты и детали (болты, ерши, гвозди, конопать, смола и пр.)¹¹, а также количество железа и вид изделий, скованных кузнецами¹².

⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 2.

⁷ Там же. Л. 1.

⁸ Там же. Л. 4.

⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7 — 8 об.

¹⁰ Там же. Л. 8 об.

¹¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476, 5467, 5475.

¹² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5475.

Все три тетради имеют крайние даты — октябрь 1789 г. — июнь 1790 г.

Тетради разлинованы на 6 граф — число, месяц, число вещам, пуды, фунты.

2) “Репорты” солдата Антона Умбачева, посланного в Сумской острог для надзора за постройкой лодьи. В рапортах А. Умбачев пишет архимандриту Иерониму о состоянии дел при строении лодьи, всего солдатом было послано два “репорта” и одно “покорнейшее прошение”¹³.

3) Два “репорта” соборного иеромонаха Паисия из “Сумской дворовой службы”, в которых он, среди прочих новостей, сообщает архимандриту Иерониму о ходе строительства судна¹⁴.

4) Указы и инструкции Архимандрита Иеронима. Всего выявлено 4 указа и инструкций монахам и приказчикам, в которых сообщается о необходимых для строения лодьи действиях¹⁵.

5) Списки необходимых для постройки судна деталей¹⁶.

Документы о рейсах судна

В эту категорию документов входят указы архимандрита Иеронима об отправлении лодьи¹⁷, “покорнейшие репорты” монаха Феофана¹⁸,

¹³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 1. (“Репорт” от 18 июня 1790 г.); Л. 2—3. (“Репорт” от 16 апреля 1790 г.); Л. 4. (“Покорнейшее прошение” от 16 апреля 1790 г.).

¹⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 1946. Л. 7. (От 20 мая 1790 г.). Там же. Л. 6—6 об. (От 29 мая 1790 г.).

¹⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 5. (Письмо не ранее 16 мая 1790 г.); Д. 5474. (Приказ от сентября 1789 г.); Д. 5448 Л. 86. (От 20 декабря 1789 г.); Д. 1946. Л. 8 — 8 об. (Не ранее 20 мая 1790 г.).

¹⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5444. Л. 1 — 2 об., 4 — 4 об.; РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 191 — 191 об.

¹⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 7. (Указ 1790 г.); РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 682. Л. 68. (От 25 июня 1791 г.).

¹⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 231 — 232. (От 20 августа 1790 г.); РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490. Л. 143 — 145 об. Там же. Л. 278 — 279 об. (От 3 октября 1791 г.).

письма послушника Андрея Путилова¹⁹ и Семена Верховитинова²⁰ о работах по погрузке лодьи в Архангельске, пропуск от Архангельской портовой таможни²¹. Возможно, два документа — судовой билет 1835 г. на лодью “Преподобный Зосима”²² и упоминание в “приходо-расходной книге 1865 г.”²³ так же относятся к исследуемому нами судну.

МЕРЫ ДЛИНЫ И ВЕСА, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ДОКУМЕНТАХ

1. Меры длины. В подрядной записи и распоряжениях мастера используется таможенная сажень, длина которой равна 2,5 аршинам (177,8 см). Об этом свидетельствует запись мастера: “*А в работе оное судно длиною по матицы 11 сажень полу 3я аршинною...*”²⁴. В документах также используются полусажень (88,9 см), аршин (71,12 см), четверть (17,77 см). Вместо слова “*вершок*” (4,445 см) лодейный мастер на чертеже и в текстах употребляет термин “*верх*”, распространенный на Русском Севере²⁵. Например, “*кормовой штевень 4 сажени, носовой 3 сажени 8 четвертей 2 верха*”²⁶. На чертеже сажени, четверти и “*верхи*” иногда пишутся сокращенно: “*са*”, “*че*”, “*ч*”, “*ве*”, “*в*”. В “*описи*” для обозначения длины снастей такелажа часто используется дюйм (2,54 см), который в документах иногда пишется как “*дум*”, “*дуйм*”.

2. Меры веса: пуд (16,38 кг), фунт (409,512 г). Слово фунт иногда пишется сокращено — “*фу*”.

¹⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 222 — 223. (От 17 августа 1790 г.); РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490. Л. 148. (От 22 июля 1791 г.).

²⁰ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490. Л. 152. (От 4 августа 1791 г.).

²¹ Там же. Л. 147 — 147 об. (От 21 июля 1791 г.).

²² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5548. Л. 6 об.

²³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5559. Л. 15.

²⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 2.

²⁵ Куратов А.А. Метрология Русского севера. Архангельск. 1991. С. 7.

²⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 2.

ЧЕРТЁЖ ЛОДЫ

Основные замечания

Чертёж выполнен в трёх плоскостях: диаметральной, основной и плоскости мидель-шпангоута. Это три базовые плоскости, необходимые для построения теоретического чертежа любого современного судна.

На изображение рукой мастера нанесены пояснительные надписи и размеры.

Под чертежом расположена масштабная сетка, которая представляет определенный интерес. Масштабное изображение сажени разделено пополам. В свою очередь “*полусажень*” разделена на 5 отрезков, обозначенных буквой “ч”, т.е. четверть (как известно, в таможенной сажени 10 четвертей).

Кроме того, если измерить на чертеже длину масштабной сетки обычной метрической линейкой, окажется, что полусажень равна чуть больше 2,5 мм. Это как раз является размером английского дюйма — 2,54 мм (сотые доли миллиметра можно принять за погрешность, так как показанные на масштабе сажени из-за небрежности рисунка и разной толщины линий не равны друг другу). В связи с этим, угадывается стремление мастера привести в соответствие русскую и английскую систему мер длины.

Для выполнения интересующего нас чертежа был использован масштаб $1/35$ или 2 дюйма в сажени. 177,8 см (1 сажень): 5,08 см (длина сажени в масштабе) — 35. Этот масштаб отличается от принятого в Англии и других странах, в том числе России, масштаба для построения теоретических чертежей — “*четверть дюйма в одном футе*” или в $1/48$ долю натуре²⁷.

Чертёж, помимо теоретических аспектов (обводов) содержит многочисленные детали, характерные для конструктивных чертежей.

²⁷ Цветков И.Ф. О генезисе теоретических основ проектирования корабля // Очерки истории отечественного кораблестроения. М., “Наука”, 1990. С. 48.



*Рис. 10. Трёхмачтовое судно (предположительно лодья)
с гравюры “План островам Соловецкому... 1800-го года”*

Чертёж в диаметральной плоскости

Это, по сути дела, чертёж левого борта судна. Показаны формы форштевня и ахтерштевня. Форштевень имеет характерный загиб кверху. Киль двойной (по всей видимости, матица — нижняя балка, кильсон — верхняя). Вдоль борта начерчено два ряда бархоутов — дополнительной наружной обшивки судна. Над верхним бархоутом двойной линией обозначена палуба.

Чертеж рассечен 7-ю вертикальными линиями, 5 из которых пронумерованы. Последняя вертикальная линия на корме показывает границу верхней и нижней кают. Вероятно, эта линия соответствует упоминаемому в документах *“каютному забору”*. Первая вертикальная линия в носу отсекает, по всей видимости, помещение камбуза. Она также, скорее всего, соответствует *“забору”*.

Параллельно матице проведена ватерлиния.

В районе верхнего бархоута начерчено 4 маленьких прямоугольника, возможно, обозначающих отверстия в бортах. Эти прямоугольники имеются и на рисунке лодьи на *“Плане островам Соловецкому...”* (рис. 10). Правда, там они изображены над нижним бархоутом. Скорее всего, это прямоугольные иллюминаторы.

Чертёж в основной плоскости

Расположен непосредственно под чертежом в диаметральной плоскости. На нем, скорее всего, показаны обводы судна в районе палубы. Как видно из рисунка, судно имеет тупой полукруглый нос. Самая широкая часть лодьи смещена к носу (как говорили поморы — *“голова трески, хвост селедки”*).

Этот чертеж пересекают 7 горизонтальных линий. В носу, по середине и ближе к корме судна показаны три отверстия для мачт. В носу судна схематично показан брашпиль для подъема якоря. Прямоугольниками отмечены отверстия (люки) в палубе. В корме судна параллельными линиями обозначено перекрытие каюты.

Чертёж в проекции мидель-шпангоута

Показаны обводы судна в районе пронумерованных секущих плоскостей (5 обводов), а также обводы транца. На кривых с боков подрисовано расположение двух бархоутов.

Чертёж транца содержит конструктивные детали — окна верхней каюты с украшениями и два окна нижней каюты.

РАЗМЕРЫ ЛОДЫ

Главные размерения лодьи “Преподобный Зосима” по чертежу:

- Длина наибольшая ($L_{нб}$) — 12,5 сажени (22,225 м)²⁸.
- Длина по конструктивной ватерлинии ($L_{квл}$) — 11,6 сажений (20,6242 м).
- Ширина наибольшая ($B_{нб}$) — 4,2 сажени (7,4674 м).
- Ширина по КВЛ ($B_{квл}$) — 4,2 сажени (7,4674 м).
- Высота борта на миделе (на чертеже по 2 шпангоуту) (H) — 1,9 сажени (3,3773 м).
- Минимальный надводный борт (F_m) — 7 четвертей (1,2439 м).
- Надводный борт в носу (F_n) — 1,5 сажени (2,667 м).
- Надводный борт в корме (F_k) — 1,5 сажени (2,667 м).
- Осадка средняя (T) — 1,2 сажени (2,1336 м).

Основные размеры корпуса и его деталей, которыми руководствовался мастер при строительстве:

- Длина “по матице” (по килю) — 11 сажений (27,5 аршин) (19,558 м).
- Толщина матицы 6 вершков (26,67 см).
- Толщина кинселя (кильсона) 6 вершков (26,67 см).
- “Внутре по килю меж заборами дватцать аршин” (14,224 м).
- Ширина с обшивкой “по носовой трети” 4 сажени (7,112 м).
- Длина ахтерштевня 4 сажени (7,112 м).

²⁸ В метрическую систему по тексту книги переведены только размерения судна, размеры рангоута, площадь парусов.

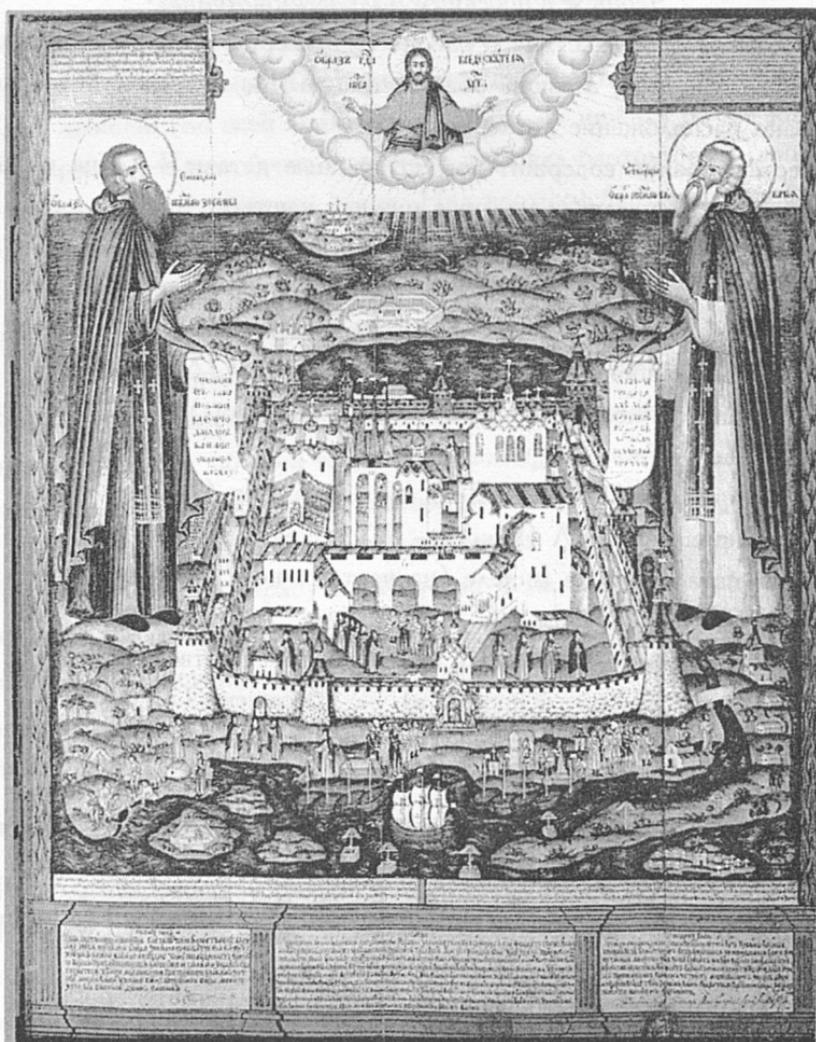


Рис. 11. Икона "Зосима и Саватий с Соловецким монастырём".
Иконописец Иван Григорьевич Марков. Печ. по кн.: Скопин В.В. История.
Архитектура. Природа. М. 1994. С. 5.

- Длина форштевня 3 сажени 8 четвертей 2 верха (6,8445 м).
- Толщина обшивки до бархоута 2 вершка (8,89 см).
- “В трюме глубина в низком месте 4 аршина” (2,8448 см).
- Толщина обшивки между бархонтами 2 $\frac{3}{4}$ вершка (12,223 см).
- Толщина обшивки над бархонтами 1 $\frac{1}{2}$ вершка (6,6675 см).
- Расстояние между бархонтами 11 вершков (48,895 см).
- Толщина ветреницы (фальшборта) 1 $\frac{1}{2}$ вершка (6,6675 см).
- Высота ветреницы (фальшборта) 1 четверть (17,77 см).
- Толщина обшивки палубы 1 $\frac{1}{2}$ вершка (6,6675 см).
- Нижний бархоут из трех рядов бревен “шириной в восемь дюймов толщиной во середине в четыре, а в згибах в три вершка с подрубкою” (17,78 см и 13,335 см).

— Верхний бархоут из двух рядов бревен шириной в восемь дюймов, толщиной в пять дюймов (20,32 см x 12,7 см)²⁹.

ГРУЗОПОДЪЁМНОСТЬ

О грузоподъёмности лодьи мы можем судить по записи в Соловецком летописце: “грузу поносит восем тысящ пуд”³⁰, т. е. (131,04 т).

Осадка (по чертежам) — 1,2 сажени (213,36 см).

РАНГОУТ, ТАКЕЛАЖ

И КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СУДНА ПО “ОПИСИ”

Каюта (верхняя)

Каюта, по всей видимости, имела восемь окон — четыре застекленных и четыре с опускаемыми ставнями. Под окнами — четыре ящика для инструментов. В каюте стояли три “кровати”. По правому борту — шкаф.

²⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7 — 8 об.

³⁰ Отдел рукописей Национальной библиотеки Республики Карелии. Соловецкий летописец. Л. 34 об.

В этой каюте, выполнявшей и роль судовой часовни, размещался иконостас, включавший иконы (рис. 11): “*деисус на трех досках...; преподобного Зосимы, святого Николая Чудотворца, святого Петра Митрополита, преподобных отцов Зосимы и Савватия*”³¹.

Каюта (нижняя)

Эта каюта имела два окна со ставнями и еще одно окно “*в палубу*”. Из каюты на палубу вела “*лестница в тетивах*”. В каюте имелись двое “*нар*”.

Камбуз

В камбузе имелся кирпичный очаг, основанный на “*цренных полицах*” — металлических противнях, применявшихся для выварки соли, и таган на ножках.

Рангоут

Лодья оснащена тремя мачтами.

1. Грот-мачта. Длина 13,5 сажени³² (24,003 м)³³. Материал — ель. К мачте “*приделаны нащетки еловы*”³⁴. Возможно, “*нащетки еловы*” являлись подобием “*мачтовых щек*” на английских судах, которые служили “*для установки салинга марса и образовывали большую часть четырехугольного топа*”³⁵. О том, какой вид имел топ грот-мачты лодьи в документах ничего не сказано. Вполне вероятно, “*мачтовые щетки*” являлись приспособлением для сращивания топа мачты и флагштока.

³¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 1.

³² Там же. Л. 6 об.

³³ При переводе в метрическую систему размеров снастей такелажа и рангоута мы, так же как и в случае с корпусом, использовали таможенную сажень, равную 177,8 см. Однако, поскольку “*опись лодьи*” составлялась не мастером, а чиновниками, они могли использовать другие виды сажени.

³⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 6 об.

³⁵ Марквардт К.Х. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. Л., “Судостроение”, 1991. С. 11.

Грот-мачта была оснащена двумя блоками — "в мачте два шкива пахкаутовых, нагиль сандалной"³⁶.

Рей длиной 9 сажений³⁷ (16,002 м). К рею прибито 4 кольца, на которые "привязаны для подвивки паруса сезни"³⁸.

Для скольжения рея вверх и вниз по мачте ис-

пользовались "раксы двойные 20 ксарков и 8 конков"³⁹. Расшифровать фразу можно следующим образом — раксы состояли из 20-ти деревянных пустых цилиндров (ксарков, или ракс-клатов) и 8-ми коньков (ракс-слизов) (рис. 12).

2. Фок-мачта. Длина 8 сажений⁴⁰ (14,224 м). Материал — ель. Мачта оснащена блоком.

Рей длиной 5 сажений⁴¹ (8,89 м). "При нем 2 колечка с сезнями"⁴².

Так же, как и на грот-мачте, для скольжения рея использовались "раксы двоиные, шаркав 20, конков 3, в них гоитин (ракс-трос? — прим. авт.) 3 сажени толщиной 2 дюйма весом 6 фунтов"⁴³.

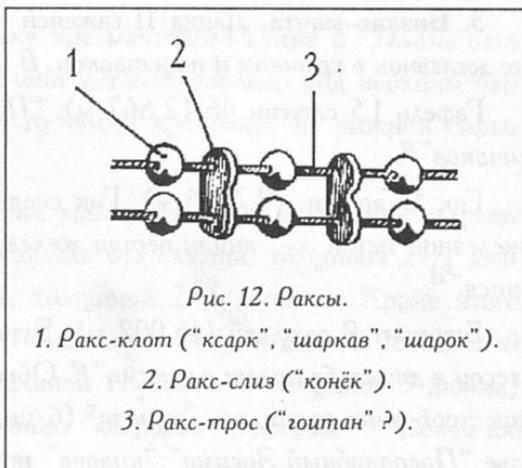


Рис. 12. Раксы.

1. Ракс-клат ("ксарк", "шаркав", "шарок").

2. Ракс-слиз ("конёк").

3. Ракс-трос ("гоитин" ?).

³⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 6 об.

³⁷ Там же. Л. 7 об.

³⁸ Там же.

³⁹ Там же.

⁴⁰ Там же. Л. 9.

⁴¹ Там же. Л. 9 об.

⁴² Там же. Л. 10.

⁴³ Там же.

3. **Бизань-мачта.** Длина 11 саженей⁴⁴ (19,558 м). “В неи на топике железной с крючком и подставкой. В неи шкив пахкаутовых 2”⁴⁵.

Гафель 1,5 сажени 46 (2,667 м). “При нем же раксы одинарные, 7 шарков”⁴⁷.

Гик 13 аршин. (9,2456 м). Гик соединяется с мачтой при помощи железной петли — “внизу петля железная в которую гик вкладывается”⁴⁸.

Бушприт 9 саженей (16,002 м). Бушприт прикреплен к баку “полосои з двумя болтами с чеками”⁴⁹. Обычно, к бушприту людей снизу крестообразно крепились “кузова” (блинда-рей)⁵⁰. В документах о лодье “Преподобный Зосима” “кузова” не упомянуты.

Стоячий такелаж

Грот-мачту удерживают 6 вант (общей длиной 69,5 сажени, толщиной 5 дюймов), “штак” (длиной 11,5 сажень, толщиной 5,5 дюймов) и “крак штак” (длиной 2,5 сажени, толщиной 5 дюймов).

“С правой стороны по вантам вверх выглины”⁵¹. Скорее всего “выглины”, это выбленки (поперечные ступеньки из тонкого троса между вантами).

Для отвода вант и их обтяжки использовались руслени и вантпутенсы (по документам — “ванпутины”) — “при вантах б ванпутин железных, проняты скрозь руслины и утверждены в баркоты

⁴⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 11.

⁴⁵ Там же. Л. 11.

⁴⁶ Там же. Л. 12.

⁴⁷ Там же. Л. 12.

⁴⁸ Там же. Л. 11.

⁴⁹ Там же. Л. 10 об.

⁵⁰ Крысанов А.А. Указ. соч. С. 37.

⁵¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 7 об.

пробоями”⁵². Согласно рисунку трехмачтового судна с “Плана островам Соловецкому...”⁵³, руслени устанавливались под верхним бархоутом, а нижняя часть вант-путенсов крепилась на нижнем бархоуте (рис. 10).

Для натяжения вант и штага грот-мачты использовались талрепы. Для вант длина талрепов составляла 6,5 сажени, толщиной $2\frac{1}{4}$ дюйма. Для штага — 7 сажений, толщиной $2\frac{1}{4}$ дюймов. Кроме этого, ванты набивались при помощи 4-х мантылей (два длиной 18 сажений, толщиной $3\frac{3}{4}$ дюйма и два длиной 17 сажений, толщиной 3 дюйма). При штаге и вантах 14 деревянных “юнфаров” (юферсов — блоков для натяжения стоячего такелажа)⁵⁴.

Относительно фок-мачты, из снастей стоячего такелажа упомянут только “штак” (длина 14 сажений, толщина 3,5 дюйма), крепящийся к бушприту. Очевидно, должны быть еще 4 ванты, но они не указаны.

Бизань мачту растягивают 4 ванты (общей длиной 32 сажени, толщиной 3,5 дюйма) и штаг (длина 11 сажений, толщина 3,5 дюйма), крепившийся у грот-мачты. Для крепежа штага в грот-мачте имелось “кольцо с пробоем”⁵⁵. Для натяжения штага использовался талреп длиной 4 сажени, толщиной 1 дюйм. Для натяжения вант использовались талрепы длиной 14 сажений, толщиной $1\frac{1}{4}$ дюйма. “При штате и вантах 10 юнфаров деревянных, и в них 5 нижние окваны железом”⁵⁶.

⁵² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 7 об.

⁵³ План островам Соловецкому, Анзерскому, Заецким и прочим вокруг их лежащим с показанием монастыря в заливе окиана Белого моря. А резан при архимандрите Ионе 1800го года.

⁵⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 7 об.

⁵⁵ Там же. Л. 11.

⁵⁶ Там же.

Паруса и бегучий такелаж

1. Грот. Прямой четырехугольный парус, который подвязывали на грота-рее. О его размерах можем судить по следующим данным: 1) “*кругом ево* (т. е. паруса — авт.) *тетива 38 сажней*”⁵⁷; 2) в парусе 48 полос холста⁵⁸. В “*описи... лодьи Святой Николай Чудотворец*” 1778 г. мы узнаем, что “*тетива*” — это не что иное, как ликтрос (специальный трос, которым обшивают кромки парусов для прочности). При описании грот-паруса там сказано: “*кругом его ликтрос или тетива длиной 41 сажени*”⁵⁹. Если предположить, что тетива непрерывно шла по всему периметру паруса, то можно высчитать его площадь. Она будет равняться $90,25 \text{ сажени}^2$ ($160,4645 \text{ м}^2$).

Не совсем понятен размер (ширина) полос холста. Так, в описи лодьи “*Св. Николай Чудотворец*” 1777 года сказано, что в парусе на грот-мачте, так же, как и на лодье “*Преподобный Зосима*”, 48 полос, а всего холста 1400 аршин (994 м). При определении размеров парусов кочей историк М. И. Белов столкнулся с похожей проблемой. В документах ничего не говорится о ширине холста. Это навело М. И. Белова на мысль о существовании определенного стандарта, предположительно 0,5 аршина (36 см)⁶⁰. Историк Е. В. Вершинин, исследуя документы, посвященные кочам, обратился к специальным работам по истории текстильной промышленности и выяснил, что ширина обычного крестьянского домотканого холста в XVII веке составляла $\frac{3}{4}$ аршина, т. е. 54 см⁶¹.

Предположив, что 1400 аршин — это суммарная длина 48 полос холста, можно высчитать их площадь: 1400 аршин (994 м) $\times \frac{3}{4}$ аршина (0,54 м) — 1050 аршин^2 ($536,76 \text{ м}^2$.) Это значительно больше той площади, которая получилась при подсчете по тетиве ($160,4645 \text{ м}^2$).

⁵⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 9.

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ Там же. Л. 31.

⁶⁰ Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX в. Т. I. М. 1956. С. 78.

⁶¹ Вершинин Е. Коч и русское освоение Западной Сибири (конец XVI — XVII вв.) // Полярный архив. Под общей редакцией П. В. Боярского. Т. I. М., 2003. С. 104.

Скорее всего, такое количество материала использовалось для того, чтобы сшивать парус в несколько слоев. Это подтверждается материалами описи: Так, относительно грота сказано, что он “с косяками и поперечными полосами, подзорными болтами”⁶². По поводу “болта” или “боута” известно, что это накладка на парус для прочности, нашивной лоскут. По всей видимости, “косяки” и “поперечные полосы” выполняли ту же роль, повышая прочность паруса.

По поводу формы грота можно предположить, что она была трапециевидной. Скорее всего, нижняя шкаторина грота была шире верхней. Об этом свидетельствуют материалы “описи ладьи “Св. Николай Чудотворец””: “по верху (паруса. — Авт.) семнатцать аршин с четвертью, по низу восмнатцать аршин”⁶³.

Паруса для лодей обычно изготавливались из сумского холста, а также могли быть ревендужными (сделанными из шкур животных). Ревендужными парусами (фок, бизань) была оснащена лодья “Святой апостол Андрей”⁶⁴ (по материалам описи 1778 года). Паруса для лодьи “Преподобный Зосима” были сшиты из холстов, закупленных в Суме⁶⁵.

Существуют определенные затруднения в понимании некоторых терминов. Невьясенным остается назначение “шприндовы длиною 5 сажен, толщиною 2 1/2, весу 6 фунтов”⁶⁶, упомянутой в описи в связи с парусом. Как известно, шпринтов, по морской терминологии, это шест, прикрепленный нижним концом к низу мачты, а верхним — к верхнему внешнему углу паруса. Однако размер “шприндовы”, указанный в описи — 5 сажений, слишком мал для большого грота, что заставляет усомниться в том, что речь идет о рангоутном дереве. Скорее всего, это какая-то снасть такелажа.

Так же не ясно назначение “ревы”, о которой сказано: “три ревы, в них стеклина 3 спуска, весу 21 фунт”⁶⁷. Стеклинь (или стекльдь)

⁶² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 9.

⁶³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 3547. Л. 3 об.

⁶⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5169. Л. 5 об.

⁶⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5450. Л. 2 об.

⁶⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 9.

⁶⁷ Там же.

по В. И. Далю — толстая, трехрядная, крученая нитка, тонкая бичевка. Спуск, или спуск веревки — “*косяк, груг, цельная, непочатая веревка, как она спущена, как снята с просака*”⁶⁸. К сожалению, разъяснения этих слов не проясняют сущности “*ревы*”.

Не выяснено назначение “*средника*”.

Паруса лодьи “*Преподобный Зосима*” оснащались двумя “*цеплинами*”. Цеплин (выстрел) — это длинное рангоутное дерево для растягивания нижней шкаторины паруса, когда идут полным ветром. Писатель С. В. Максимов в книге “*Год на Севере*” отмечал, что поморы на лодейных парусах устанавливают сверху и снизу распорки, которые называют “*цеплинами*”⁶⁹.

Для управления гротом и рангоутом грот-мачты в “*описи*” перечислены следующие снасти такелажа:

— Два шкота длиной 38 сажень толщиной 2,5 дюйма⁷⁰. Вероятно, использовались для растягивания шкотовых углов паруса по рею.

— “*2 галса длиной 18 сажен, толщиной 4 дюйм. При них 2 гака с ковышами железными*”⁷¹. Использовались для натягивания нижних углов паруса.

— “*Буглины околные длиной 35 сажен, толщиной 1 1/2 дюйма*”⁷². Буглины (или булины) применялись для оттяжки шкаторины (края) паруса, когда держат круто к ветру (бейдевинд). Непосредственно к парусу крепились “*малые буглины верхние по 16, средние по 11 1/2, нижние по 10 аршин*”. Далее они свивались в один трос и проводились к фок-мачте. Для проводки булиней на фок-мачте имелись два блока. Именно такая система управления показана на рисунке лодьи из книги П. Богославского (рис. 2).

— Брасы грота отводились к каюте, где для них в борту было два пробова⁷³. Сами брасы в “*описи*” не указаны.

⁶⁸ Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 4. М., 1989. С. 301.

⁶⁹ Максимов С. В. Указ. соч. С. 282.

⁷⁰ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 8 об.

⁷¹ Там же.

⁷² Там же.

⁷³ Там же. Л. 6.

— "Конкова длиною 35 сажень, толщиною 1 дюйм", — снасть, привязываемая к конькам раксы и служащая для опускания паруса⁷⁴. К брасам для облегчения проводки крепились 2 шкенделя длиною 12 сажен, толщиной 4 дюйма, в которые вращено 2 блока и 2 лопыря длиной 36 саженей, толщиной 2,5 дюйма, так же с двумя блоками⁷⁵.

— Два топенанта (длина 70 саженей, толщина 2,5 дюйма), поддерживающие ноки (концы) рея. Они проведены через два блока, которые закреплены на топе грота-рея⁷⁶.

2. Фок. Прямой четырехугольный парус, подвизывавшийся на фок-рее. "Кругом тетица 20 сажень"⁷⁷. Следовательно, площадь паруса 25 саженей² (44,45 м²). Судя по данным "описи лодьи "Св. Николай Чудотворец", нижняя шкаторина так же, как и на гроте, была немного больше верхней: "в том парусе... поверху восем аршин, по низу восем аршин с половиной"⁷⁸. Кстати, рей на этой лодье был такой же длины — 5 саженей.

Так же, как и грота-парус, фок для растягивания нижней шкаторины оснащался одной цеплиной.

Для управления фок-парусом и рангоутом фок-мачты упомянуты следующие снасти такелажа:

— На фок-мачте рей висел на фале. Его длина — 22 сажени, толщина — 2 дюйма⁷⁹. По исследованиям А.Крысанова, фал проходил сквозь верхушку мачты через прорезанный шкив-гат со шкивом⁸⁰. Наличие шкива подтверждает "опись лодьи", где сказано "в ней шкив пахкаутовой, нагиль сандальной"⁸¹.

⁷⁴ Шульц А.Я. Техническое описание рыбных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. VII. СПб., 1863. С. 91.

⁷⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 8 — 8 об.

⁷⁶ Там же. Л. 6 об.

⁷⁷ Там же. Л. 10 об.

⁷⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 3547. Л. 6.

⁷⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 10.

⁸⁰ Крысанов А. Указ. соч. С. 36.

⁸¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 9 об.

— “Конкова” для опускания рея длиной 6 сажень, толщиной 2 дюйма⁸².

— При описании такелажа фок-мачты отсутствует упоминание о топенанте.

— Брасы фока-реи (длиной 20 сажень, толщиной 1,5 дюйма) проведены на грот штаг⁸³.

— Фок-булины (длиной 20 сажень, толщиной 1,5 дюйма) проведены через 2 блока, подвязанных к штагу⁸⁴.

— “Шкоты длиною по 6 сажень, толщиной 2 дюйма”⁸⁵.

3. Бизань. Четырехугольный парус, крепившийся на гафеле. Нижняя шкаторина растягивалась по гикю. Кругом паруса “тетива длиною 18 сажень”⁸⁶. Следовательно, площадь паруса 20,25 сажени² (36 м²).

Расчеты показывают, что размер грота значительно больше размеров фока и бизани. Площадь последних двух парусов даже в сумме (80,45 м²) едва превышает половину площади грота (160,4645 м²).

Для управления бизанью упомянуты следующие снасти такелажа:

— Дирик-фал (“шкендель к дырику”, “фал к дырику”), снасть бегучего такелажа, служащая для удержания гафеля. На гафеле для этой цели был предусмотрен “на середине штроп с ковышем железным длиною 1 сажень толщиной 2 дюйма”⁸⁷.

— Шкот (гика-шкот) длиной 6 сажень, толщиной 2 дюйма⁸⁸, применявшийся для удержания гика под заданным углом к ветру.

— Анапуть (“андопуть”) длиной 11 сажень, толщиной 1,5 дюйма. Как известно, эта снасть употреблялась для приподнимания нижней шкаторины паруса в целях лучшего обзора. Тем не менее, есть подозрение, что “андопуть” на лодье “Преподобный Зосима” выпол-

⁸² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 10.

⁸³ Там же.

⁸⁴ Там же. Л. 10 об.

⁸⁵ Там же. Л. 10.

⁸⁶ Там же. Л. 12.

⁸⁷ Там же.

⁸⁸ Там же. Л. 11 об.

нял иную роль. Следуя “описи”, трудно определить механизм работы этой снасти: “При ней 4 блокка в штопах и з гаками и ковышами, в бортах 2 пробоя...”⁸⁹. Связь этой снасти с бортами наводит на мысль, что она, так же, как и шкот, участвовала в удержании паруса под углом к ветру.

Блоки

Для изготовления блоков, представлявших собой деревянный корпус со шкивом, вращавшимся на оси, применялись специальные материалы. В “описи” и других архивных документах неоднократно встречаются записи: “шків пахкаutowой, нагиль сандалной” или “дубовой”, “кизилевый”. Это значит, что шкивы выгачивались из особо прочного тропического дерева — бакаута (в архивных документах — пахкаут). Это железное или гваяковое дерево, с фактурой черно-зеленоватого цвета, отличающееся особой твердостью и большой удельной массой. Материалом для изготовления оси (по документам — нагеля) служили разные породы дерева — сандал, кизил, дуб. Сандал, или санталовое дерево произрастает в Индии, на п-ове Малакка и о-вах Малайского архипелага. Его древесина содержит в ядре 3—6% эфирного масла, которое является естественной смазкой для вращения шкива. Кизил растёт на Ю.-З. Европейской части России, в Крыму и на Кавказе и обладает твёрдой, тяжёлой древесиной. Свойства дуба общеизвестны.

Из “Резэтра потребным для новостроящейся в Сумском остроге лодьи потребностям 1789 года” известно, что для судна требовалось “шихивов пахкаutowых в мачты в блоки и протчие места” до 70 штук, сандалу на нагили — 35 фунтов (14,33 кг), “кизилю в мелкие блоки” — 20 фунтов (8,2 кг)⁹⁰. Из того же документа видно, что для судна требовалось “65 блоков двойных и одинарных”, кроме этого, еще 8 “блочков небольших со шкивами”⁹¹.

⁸⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 10.

⁹⁰ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474. Л. 2 — 2 об.

⁹¹ Там же. Л. 1 об. — 2.

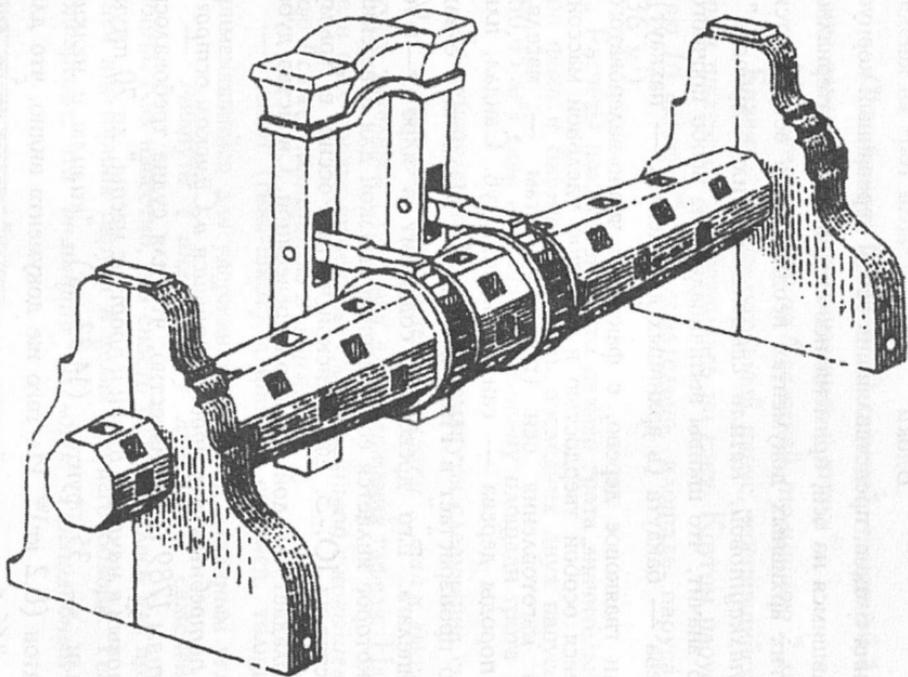


Рис. 13. Брашпиль XVII – XVIII в. Из книги:
A. Dudsuz, E. Henriot, F. Krumrey. Das Grosse Buch Der Schiffstypen. Berlin, 1987. S. 31.

Руль

По всей видимости, на лодье была использована усложнённая система управления рулем. Об этом свидетельствует наличие рультаей — “на оном же рулю с зада петля с полосой огибной и двумя кольцами за кои руль таля прикрепляют”⁹³. Кроме этого, по описи “в румпеле же два шкива”. Ниже в документе есть запись: “При руле штроп 1 1/2 толщиною 3 1/2 дюйма, весом 4 фунта. 2 рульталя длиною 13 сажень толщиною 2 1/2 дюйма, весом 1 пуд 2 фунта. При них 2 блокка одинарны, гаков 2 с ковьяшами”⁹⁴.

Тали и шкивы свидетельствуют о возможности либо дистанционного управления рулём, либо удержании руля в определенной плоскости. Штурвал в описи не значится.

Якоря

На лодье 5 якорей. Один весом 22 пуда 3 фунта. Второй весом 13 пудов 20 фунтов. Третий весом 12 пудов 30 фунтов. Кроме них, предусмотрены 2 “завозных” якоря — для снятия судна с мели, весом 4 пуда 5 фунтов и 4 пуда 20 фунтов⁹⁵.

Брашпиль

В носовой части судна на палубе располагался “брашпиль лежачей в стоячих же кмеках”⁹⁶. Кнеки — стойки (битенги), в которых удерживался вал брашпиля. Брашпиль, по всей видимости, имел стандартную для европейских судов XVII—XVIII веков конструкцию. Можно предположить, что по середине брашпиля находилась колонка, на которой стояли палы, скользившие по зубчатым колесам веретена⁹⁷ (рис. 13). Об этом свидетельствует запись в “описи”: “В паловых гнездах восемь планок железных... Пал березовой на железной петле...”⁹⁸. Размер брашпиля подписан на чертеже: “весь долиной 2 сажени”.

⁹² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474. Л. 2.

⁹³ Там же. Л. 5.

⁹⁴ Там же. Л. 12 об.

⁹⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 13.

⁹⁶ Там же. Л. 6.

⁹⁷ Курти О. Постройка моделей судов. Энциклопедия судомоделизма. Л., 1988. С. 374.

⁹⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 6.

Шпиль

Кроме брашпиля на лодье использовался вертикальный шпиль: *“Шпиль стоячей... Два пала на болтах”*⁹⁹. Местоположение шпиля в документах не указано.

Кран-балка

Кран-балки (кранбалы, крамболы) — снасти для подвешивания якоря. Наличие кран-балки на лодье подтверждается записью в *“описи”*: *“в кранбалах два шкивы пахкаутовых, нагили дубовы”*¹⁰⁰. Кроме этого значатся две *“пертулины”* (длина 10 сажень, толщина 4 дюйма) — веревка, одним концом наглухо прикреплённая к крамбале, на которую подвешивается и с которой отдается якорь¹⁰¹. Кран-балка заметна на рисунке лодьи из книги А.П.Энгельгарда (рис. 5).

Бот

Для сообщения с берегом имелся бот *“пятинабойной, шит вицами”*. Шитьё вицей — распространённая на Русском Севере техника скрепления обшивки судов, при котором доски соединяются перекрученными и распаренными березовыми прутьями или кореньями можжевельника.

Украшения судна

На чертеже лодьи в проекции *“корпус”* показан резной карниз над окнами верхней каюты. В *“описи”* отмечено, что *“со внешней задней стороне каюта обведена карнизом глатким. Оная каюта крашена разными красками”*¹⁰². Из этой фразы, во-первых, не ясно, имеется ли в виду карниз над окнами или карниз над каютой, во-вторых, снаружи или внутри окрашена каюта. Фраза имеет продолжение: *“Над розвалом по белой земли чернилом написано словами именованья и лета строению”*. К сожалению, непонятно, что имеется в виду под словом *“розвал”*. В распоряжениях мастера мы встречаем запись: *“Под*

⁹⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 6.

¹⁰⁰ Там же. Л. 14.

¹⁰¹ Даль В. Указ. соч. Т. 3. С. 102—103.

¹⁰² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 5.

плансырь и по верхнему розвалу и по бортам вокруг всей лодьи обложить карнизы”¹⁰³. Из неё только ясно, что планширь, “розвал” и “карнизы” — это разные вещи (напрашивающаяся аналогия планширя и карниза не верна). В связи с этим трудно определить место, где располагалась надпись. Проблематична интерпретация и другой фразы: “От палуб каютный забор выкрашен вохрой и кругом всей лодьи обложенные карнизы ярью”¹⁰⁴. Каютный забор, это, скорее всего, перегородка, отделяющая каюту от палубы. Что же такое “обложенные карнизы” “кругом всей лодьи” — не ясно.

В распоряжениях мастера говорится ещё об одной детали, которую можно рассматривать и как украшение, и как конструктивную особенность: “а в каютах стены и от палуб ветренницы опушить же строганым гонтом с карнизами”¹⁰⁵. По словарю В. И. Даля гонт — это короткая дранка, иногда с закругленным концом, для покрышки кровель, в виде чешуи; одно ребро гонта тонко, другое с пазом, для вкладки в него первого. Гонт колется из мелких обрубков и, по тонкости, скоро после дождя сохнет и не гниет¹⁰⁶. Покрытие гонтом само по себе красиво, кроме того, предохраняет от попадания воды.

По поводу отделки каюты более подробно сказано в “описи”: “Внутре каюты сверху и до низу обиты стены тонкими стругаными досками с карнизами. Каютные двери филеньковы крашены”¹⁰⁷.

Особые украшения имел руль. Помимо того, что он был “раскрашен разными травами”, на руле имелась “наверху голова резная разными красками, а между ими крест золочен и крашен”¹⁰⁸.

Румпель, который изготавливался из березы, так же был окрашен — “Румпель березовой крашеной”¹⁰⁹.

¹⁰³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 8.

¹⁰⁴ Там же. Л. 5.

¹⁰⁵ Там же. Л. 8.

¹⁰⁶ Даль В. И. Указ. соч. Т. 1. С. 374.

¹⁰⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 1 об.

¹⁰⁸ Там же. Л. 5.

¹⁰⁹ Там же.

Все три мачты лодьи имели на топе деревянный флагшток с железным прутом и золоченой маковкой (клотиком). Именно так изображены окончания мачт на судне с гравюры *“План островам Соловецкому...”* (рис. 10). Интересно, что основное отличие соловецких лодий по наблюдению С. В. Максимова — золоченый крест на передней мачте¹¹⁰, — в архивных документах о *“Преподобном Зосиме”* не указан.

На флагштоке крепился флюгер (флажок) из флагдуха (разновидность шерстяной ткани) синего цвета. Размер флюгера на гроте — 3 аршина. *“Флюгор флавдугу синего 3 аршина; при нем флаштак деревянної. В нем прут железной, наверху маковка золочена”*¹¹¹, на фок-мачте и бизани — по 1¹/₂ аршина.

На судне имелся также *“флак в 6 полосах, длины 7¹/₂ аршин, всего 45 аршин”*¹¹².

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ КОРПУСА СУДНА

Благодаря чертежу мы точнее можем представить расположение помещений на судне. В большинстве ранее опубликованных описаний лодей говорится, что это было однопалубное судно с тремя помещениями — каютой, камбузом и трюмом. На чертеже представлена более сложная архитектура — две каюты (верхняя и нижняя), камбуз в носу судна и в средней части лодьи — трюм.

Во второй половине XVIII века лодьи строились по определенным канонам. Об этом свидетельствуют сохранившиеся *“подрядные записи”* Фёдора Рюхина 1789 года и другого мастера, Якова Фирсова, строившего лодью *“Святой Апостол Андрей Первозванный”* в 1775 году на Онежском устье¹¹³. Оба документа практически идентично описывают технологию постройки лодьи за исключением некоторых деталей. Для наглядности сравним выдержки из этих документов:

¹¹⁰ Максимов С. В. Соловецкий монастырь. СПб. С. 3.

¹¹¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 9 об.

¹¹² Там же. Л. 14.

¹¹³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 368.

<p>«Подрядная запись» мастера Федора Рюхина 1789 года. [РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476]</p>	<p>«Подрядная запись» с лодейным мастером Яковом Фирсовым 1775 года. [РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 368]</p>
<p>/Л. 7/ А строить нижеследующим порядком: длиною по матицы обложить на дватцати семи с половиною, шириною по носовой трети с обшивкою десять, внутри по килю меж заборами дватцать, /Л. 7 об./ в интрюме от подтоварья до палуб в самом ниском месте четыре аршина. Матичные кокоры и брусья положить толщиною по обделке в отруб шесть вершков, кормовой штевень вышиной десять, а носовой девять аршин десять вершков, толщиною по препоршии.</p>	<p>/Л. 13 об./ Лодью мерю в длину по матицы 27 аршин а в лодье по килсеню от забора до забора 16 аршин. В шырину по середины, в вышиину 21 фут с половиною.</p>
<p>Матицу сплотить из трех брусев, ис коих средней положить с крепкими по концам самородными кокорами со сростом на средине, а побочные от кормового до носового штевней с одного без сростов.</p>	<p>Матицу збить из трех..., боковое у матицы брусье класть от кормового и носового штевня с одного без сростов, средние брусье с сростом к корме на трети, по концам кокоры плотные самородные...</p>
<p>Штевни к кокорам, и к тем штевням с нутра по кокоры припустить плотно и связать штевни с кокорами нагилями и болтами насквозь, и внутри концы завязать.</p>	<p>...Ко оным кокорам штевни, и к тем штевням кокоры припустить плотно, и наверх слан штевни носовой и кормовой положить по угоджеству чтоб плотно было. Штевни связать ко кокорам нагилями насквозь и болтами внутри концы завязать.</p>
<p>А матицу в концах и посередине скрепить нагилями сквозь, а с боков бить нагель от нагиля в разстоянии по аршину, и меж оными нагилями бить болты железные чрез два промешка на стороне, а на другой так же глухарями чтоб наскрозь непроходили для течи вершка по два.</p>	<p>...В середины и в концах матицы збить нагилями сквозь с боков нагель от нагиля по аршину, меж оными нагилями бить болты чрез два промешка на стороне, а на другой также глухарями чтоб насквозь непроходили, для чего верха по два.</p>
<p>А потом, поставя шпанготы, и кругом оных обрешатить.</p>	<p>А потом поставит шпанготы и кругом шпанготов обрешать.</p>
<p>И от решатины сланные кокоры класть по низу до бархота толщиною в четыре вершка. А от бархота в верх в три вершка, кои притесывать с причеткой плотно.</p>	<p>И от решатины кокоры с причерткою притесывать плотно слан.</p>

<p>Внизу по плоскости лоды колодцы делать чрез четыре кокоры по полу футу.</p>	<p>Внизу по плоскости лодьи колодцы делать чрез четыре кокоры по полу футу.</p>
<p>Да сверх того, вдоль лоды по матицы зделать для проходу воды по лаинам две ноздри.</p>	<p>Да сверху того вдоль лодьи над матичными сторонами брусами снизу кокор для проходу воду вырубить по две ноздри.</p>
<p>А по слани на середине внутре, а не на подтоварье, положить кинсель, и к нему по сторонам по брусу такие же все с одного без сростов толщиною в шесть вершков и причертя к кокорам прибить нагилями и болтами сквозь сланные кокоры и матицу плотно.</p>	<p>А по наборки в среднем в нутре положить кинсел на сланные кокоры а не на подтоварье от забора до забора толциною вершков восемь в три четверти тем кокорам и збить нагилями и болтами сквозь кокоры.</p>
<p>В нутре же в кормовом и носовом заборах перешвы положить кореньями к верху, и к тем перешвам положить брештуки по одному к концу. Под мачту брештук. В корму под каютным моском по розвалу брештук, и збить нагилями плотно. На кормову перешву положить брус, в которой дверные стоики ставят по ужожеству.</p>	<p>А матице внутре ставить перешвы положить в кормовом и носовом забора кореньем вверх, а к тем перешвам положить брештук и по одному к концу, да еще по палубе брештук, да от палуб книзу два брештука, под машту брештук, в корму под каютным люком по розвалу брештук, и збить нагилями плотно, на кормовую положить брус, в котором дверные стоики ставят, и к тому брусу концами класть книсы плотные, а носовую перешву положить выше кормовой балки...</p>
<p>Балаки класть по пристоиным местам толщиною по препорции. У оных балак у каждого конца книсы двоинные плотные по ужожеству с наборкой и стойками в ряд. А о балаку коренье в пять и четыре четвертей, кои к балакам прибавать нагилями и болтами.</p>	<p>А носовую перешву положить выше кормовой балки толциною в пять с половиною и в шесть вершков, а класть их по угодным местам у оных балак у каждого конца книсы по ужожеству с наборкой и стойками в ряде, а о балаку корень в шесть четвертей, коренье и балакам прибавать нагилями и болтами, к мачтовым балакам класть по две книсы к концу балаки толщины вершков по семи и книсы для крепости мачты такой же меры.</p>
<p>Положа балаки и книсы, класть вокруг двои бархоты из бревен шириной восемь дюймов, толщиною во середине в четыре, а в згибах в три вершка с подрубкою, ис которых нижней бархот в три, а верхней в два ряда, толщиною в пять дюймов, а шириной в восемь дюймов.</p>	<p>Поклавши балаки и книсы класть двои бархоты с кормы и с носу и середины из бревен шириною в восемь дюймов в один брус в толцины шесть дюймов из которых нижней бархот положить в два ряда, а верхней в один ряд в толцину пять дюймов, в ширину девят дюймов.</p>

<p>Обшивку начать снизу от матицы набоями до нижняго бархота толщиной в два вершка. Меж бархотами в один и три четверти верхнюю над бархотами в полтора вершка. И ту обшивку иметь из крепкого соснового тесу без надломин и щелей и без жуков. И вести оную по рейке, /Л. 8./ чтоб пазы были прямые и провесов нисколько б не было, и сросты приводить в разных, а не в одних местах, прибывая баркоты и обшивку по пристойности нагилями болтами и гвоздми плотно. А досок крепко наблюдать что б оттого не кололись.</p>	<p>А обшивку начать снизу набоями от матицы до нижнего баркота толщиной в 4 дюйма а от бархотов верхняя обшивка в три дюйма и ту обшивку класть из доброву лесу не суковатого не щеловатого и не губистого, и оные обшивочные набои снизу от матицы до баркотову по рейке чтоб пазы были прямые и провесу в нисколько не было.</p>
<p>Тако ж и палубить таковым же тесом толщиной полтора вершка гладью на гвоздь, концы пропускать в каютной забор.</p>	<p>Обшивку палубы делать из доброго тесу толщиной в три дюйма концы пропускать в каютный забор.</p>
<p>В каюту положить четыре балаки и к ним по две книсы и покрыть тесом внутре на две третей с карнизами, а поверхность гладью. Мост замостить взакрой. По обويم сторонам зделать две кровати гладкой простой работой. В заднем заборе зделать четыре окна с зымзами и ставнями и дверь по пристойности вывести скрозь заборку на палубу.</p>	<p>В каюту положить четыре балаки и к ним лежачие книсы, и покрыть плотною крышкой на две третья с карнизами. В каюту двери по пристойности ...окна по препорции. Пониже тех окон по мосту в каюту в розвале ...зделать окно, другое в заборе со ставнями мерою во все стороны по четырнадцати вершков и опущить каюта от мосту до верха палубы чистою работою, також и две кровати...</p>
<p>В нижней каюте зделать два окна малых и два полка для спанья работным людем, да для нагрски лесом с зади в розвале о самой мосте и в заборке зделать по окну со ставнями мерою во все стороны по четырнадцати вершков. Дверь и лесницы опущить плотно гладью, а в каютах стены и от палуб ветренницы опущить же строганым гонтом с карнизами. Под плансырь и по верхнему розвалу и по бортам вокруг всей лодьи обложить карнизы. В палубах естли угодно будет для окрепы зделать две перешвы от носу и от кормы, укрепить лежачими кокорами против нижняго бархота и на оные поставит наружные книсы в косяк и прошить нагилями.</p>	<p>По плансыри и к верхнему розвалу обложить карнизы.</p>

<p>А коли ж предусмотрится в них к на- груски лесов помещательство, то оные перешвы вовсе отменить, а положить вместо того снупра бархоты. От кин- селя по слани и кокорам оподтоварить до палуб пиловым тесом, кои толщи- ной в один вершек, в том числе поло- жить по сростам наборки по четыре ряда поворотных досок или кокор, где что пристойнее. Да против бархотов для окрепы судна положить по одному ряду толщиной в два вершка. А в носу положить лежачих кокор четыре пояса. И под очаг брус класть с кокорой а дру- гой конец обязать книсою и прошить скрозь опишивку по пристойным мес- там нагилями и болтами.</p>	<p>У набоев и бархотов /Л. 14/ приби- вать гвоздем обшивочным, кокоры в розвалах положить плотные и припус- кать плотно и причерчивать чтоб и с лежняи и обшивка в оная прибывать плотно и опушка от палуб класть в черту толщиной по одному верху. Внутри палубы от поттоварья от кинселя до палуб в том положить по сростам, наборки по четыре ряду пово- ротных досок толщиной в четыре дюйма, а нагили в обшивку вертеть по угодным местам, такоже и гвоздь по надобности, да против баркота для окрепы судна положить по одному ряду в толщину в четыререж дюйма а оные окрепи с обшивкою вместе болтами и нагилями, а досталнее от поттоварья тонкими полуторядюимовыми доска- ми, с кнени в борты всаживать по уго- жеству.</p>
<p>На палубах в носу брашипил положить лежачей длиной по препорции а толщи- ной в двенадцать вершков. Кнеки, в коих оному быть, збить ис брусья на- гилями и болтами стоячие. Шпиль по угодности. Две помпы водолейные с до- щаной опушкою. Кнеков, за кои буду вяски крепиться в борты на носу и на корме по четыре поставить в при- стойных местех. Так же и при бортах планки за кои всякие снасти крепятся имеют, прибить плотно на гвоздь и болты.</p>	<p>Брашипиль лежачей, в длину шесть ар- шин, восемь верхов, толщиной двенад- цать верхов, и кнеки в чем брашипиль крепят стоячие: шпиль також пуд помпы на носу и на корме в годность как надле- жит поставит клюх гаты для спуску конатов по две на стороны, у штевня планки сделать, також де два крамбала: кнеки что вяски крепят на носу и на ка- юте по четыре також де и на лодье за что всякую снасть крепят зделат план- ки о мачту на палубе три бруса прило- жить для крепости мачт.</p>
<p>На два люка палубные зделать крышки двоинные, а на каютные и камбусные оди- накие плотные.</p>	<p>Да два люка носовой и кормовой здела попрепорции, третей в поварню о борт, також и в каюту по обычаю и крышки ко оным люкам самые плотные.</p>
<p>А фок и бизань мачты, бушприк, реи и цеплин достать мне и отделив, поста- вить по своим местам. Руль зделать /Л. 8 об./ и укрепить болтами плотно. Крюки и петли прибить и навесить. К нему же зделать румпель березовой на- кладной. Крамбалы, руслины, четыре хлюйс, гата и шпигаты в пристойных местах обделать.</p>	<p>О мачту на палубе три бруса прило- жить для крепости мачт: руль зделать, також и румпель березовой накладной, крюки и петли прибить иновые: юнфа- ры, болты, и гвоздь, где принадлежит во всей лодье, для крепости прибывать исправно, грот мачту, фок и бизань до- быть прямые по препорции, длину и толщину, наццоки зделати и поставить по местам на лодье, и к тем мачтам реи и бушприк цеплины...</p>

Проведем технологический анализ этих документов и попытаемся выявить типичные конструктивные особенности корпуса поморских лодей:

1. Матица (киль) из трех брусков.

Эта особенность лодей отмечалась исследователями поморского судостроения¹¹⁴, однако, что конкретно представлял собой такой киль, никто не исследовал. Обнаруженные документы позволяют в некоторой степени прояснить данный вопрос. В “*подрядной записи*” Фёдора Рюхина читаем: “*матицу сплотить из трех брусков, ис коих средней положить с крепкими по концам самородными кокорами со сростом на середине, а побочные от кормового до носового штевней с одного без сростов*”¹¹⁵. Попробуем разобраться в этой фразе, так как не всё в ней понятно. По всей видимости, киль состоял из трёх брусков — один в середине, два по бокам. Средний брус, состоял из двух частей, соединённых по середине. В носовой и кормовой частях эти детали имели самородные коры. Тип их соединения не указан. К “*среднему*” брусу крепились “*побочные от кормового до носового штевней с одного (с одного дерева? — авт.) без сростов*”, то есть целиковые. Скрепляли матицу болтами, нагелями и глухарями: “*а матицу в концах и посередине скрепить нагелями сквозь, а с боков бить нагель от нагеля в разстоянии по аршину, и меж оными нагелями бить болты железные чрез два промешка на стороне, а на другой так же глухарями чтоб наскрозь непроходили для течи вершка по два*”¹¹⁶.

2. Использование “решатины”.

После установки шпангоутов, в “*подрядных записях*” сказано: “*...кругом оных обрешатить*”. По определению А.Я.Шульца, “*решетина — кривой брус, обхватывающий набор судна при постройке его*”¹¹⁷. Возможно, “*решатины*” — не что иное, как стрингеры.

¹¹⁴ М.И.Белов считал, что лодья XVII в. отличалась от коча тем, что “*строилась на трёх килевых балках*”. [Белов М.И. Указ. соч. С. 213].

¹¹⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7 об.

¹¹⁶ Там же.

¹¹⁷ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 97.

3. Поперечный набор судна состоял из шпангоутов и “сланных кокор” (флортимберсы¹¹⁸), которые клались “по низу до бархота толщиною в четыре вершка а от бархота в верх в три вершка, кои притесывались с причеткой плотно”.

4. Наличие “колодцев”.

“Колодцы” делались “по плоскости лодьи... чрез четыре кокоры по полу фут”. По всей видимости, это были помповые колодцы.

5. Наличие прототипа лимбербордового канала.

“Вдоль лоди по матицы сделать для проходу воды по лаинам две ноздри”. Вероятно, по этим ноздрям вода стекала в “колодцы”, откуда откачивалась помпами.

6. Составной кильсон (“кинсель”).

Кильсон устанавливался на “слань” — шпангоуты и кокоры, и состоял из трех частей — среднего бруса и двух боковых “без сrostов толщиною в шесть вершков”. Кильсон прибивался к кокорам и соединялся болтами с матицей.

7. Основные элементы набора (матица, штевни, перешвы, балаки и т. д.) сделаны с использованием “самородных кокор”. Для связей набора использовались кницы и брештуки, которые также представляли собой кокорные детали.

8. Сооружение “подтоварья” — “подкладки из тонких досок, какими выстилают внутри низ судна, чтобы не подмок груз”¹¹⁸.

9. Спорное назначение “перешвы”. По А.Я.Шульцу, последняя представляет собой бимс — “перекладины или брусья, на которые настилается палуба на судне”¹¹⁹. В подрядных записях сказано, что “перешвы” было только две — в носовом и кормовом заборах, и укладывались они кореньями кверху. Возможно, это не бимсы, а пиллерсы.

¹¹⁸ Максимов С.В. Год на Севере. С. 281.

¹¹⁹ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 97.

10. Бимсами, по всей видимости, являлись “балаки”.

11. По окончании набора корпуса, укрепляли баркоты, которых было два.

12. Обшивка “в гладь”. Толщина обшивки различалась. Наиболее мощной она была снизу — от матицы до нижнего бархоута (2 вершка). Между бархоутами — 1,75 вершка, над бархоутами — 1,5 вершка.

13. Палуба из теса в 1,5 вершка, “в гладь”.

В носу укреплялось “лежачих кокор четыре пояса”.

14. Вместо “перешив”, если “предусмотрится в них к нагрузке лесов помешательство”, делалась внутренняя обшивка. Для этого изнутри пришивались бархоуты и от кильсона до палубы по кокорам и “слани” лодья обшивалась пиловым тесом толщиной в один вершок, и против баркотов “для окрепы судна” толщиной в два вершка.

Нам не удалось в полной мере ответить на вопрос, сформулированный историком и мореходом С.В.Морозовым: “Насколько приложимы имеющиеся в нашем распоряжении описания судов XVIII—XIX веков к более ранним периодам истории Беломорья? Ведь хорошо известны свидетельства о том, что в допетровскую эпоху конструкция и оснастка судов существенно отличались от судостроительной практики XVI—XIX веков”¹²⁰. Основная трудность заключается в том, что пока не выявлено достаточно полных описаний лодий XVI—XVII веков. Тем не менее, чуть ли не единственное описание лодьи (документ 1695 года), опубликованное М.И.Беловым, позволяет определить некоторые традиционные черты. Приведем этот отрывок полностью: “С Пинеги Волдокурского погоста крестьянин Антошка Пыхунов сделал в Дом лодью новую двинянку на трех колодах из своего сухого

¹²⁰ Морозов С.В. Беломорские суда XII — XVI вв. // Соловецкое море. Вып. 1. Архангельск, 2002. С. 8.

соснового лесу, а мерою: от корга до корга 11 саженьей с локтем, а поперек в матерых набоях 4 сажени, а сажень мера щепяная 2,5 аршина, а вглубину два аршина с четвертью, и упруги и курицы положил добрые, как водитца, а все сделал наготово, и конопать, и смола, и скобы, и гвозди, и скалы, и рогожная прядь — и к тою лодьи все кладено домовое, казенное”¹²¹. Как видно из этой записи, лодья XVII века, так же, как и лодьи XVIII веков, строились на трех колодах (матица из трех составных частей). Практически полностью совпадают и размеры судов. Соотношение длины к ширине приблизительно $\frac{1}{3}$, такое же, как и у “Преподобного Зосимы”. Мера длины использовалась как в XVII, так и в XVIII веках одинаковая — таможенная сажень, равнявшаяся 2,5 аршинам. В качестве материала в обоих случаях использовалась сосна. Для связей деталей судна использовалось кокорное дерево. Не ясно из описания, сколько было мачт, и каким образом была обшита лодья. Наличие скоб косвенно указывает на то, что лодья XVII века была шитой. Известно, что шитые кочи “скобами убивали крепко и ковали, чтоб тесом с испод и сверху не ездило...”¹²². Вероятно, первоначально лодьи были действительно шитыми “в накрой”. В архиве Соловецкого монастыря сохранилась уникальная “подрядная запись” 1736 г. крестьян Никифора Демидова, Саввы Яковлева Мартынова с сыном Фёдором на постройку лодьи¹²³. В этом документе, содержащем техническое описание лодьи, имеется запись: “первые нашивы от набоя пришивать вицей край на край а досталные гладью”. По всей видимости, эта лодья, в дальнейшем названная “Святой Филипп Митрополит”¹²⁴, являлась промежуточным звеном между шитыми “клинкерными” судами и набранными “в гладь”.

¹²¹ Белов М.И. Указ. соч. С. 211.

¹²² Цит. по: Вершинин Е.В. Указ. соч. С. 103.

¹²³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1218.

¹²⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 4105.

СТРОИТЕЛЬСТВО СУДНА

В ноябре 1788 года крестьянин Сумского острога Фёдор Васильев сын Рюхин ¹²⁵ "подрядился построить про монастырскую потребность новое мореходное судно, называемое по здешнему приморскому обычаю лодью" ¹²⁶. Он брался за изготовление корпуса лодьи из своего леса своими инструментами и "на своем хлебе". Стоимость работы ("за оную работу и с лесом всего редил") 400 рублей. Место строительства — Сумской острог. Заказчиком лодьи являлся Соловецкий монастырь в лице архимандрита Иеронима. В Соловецком летописце сказано, что эта лодья была построена "собственным архимандрита Иеронима коштом" ¹²⁷.

¹²⁵ Рюхины — известная поморская династия из Сумы. Недалеко от полуострова Рыбачий на Мурмане есть остров Аникеев, где на каменной площадке оставляли записи о своем пребывании здесь поморы и иностранные моряки. Б.Н. Кошечкин, исследователь этих надписей, обнаружил на скале автограф "Ф Рюхин". Вполне возможно, он принадлежал мастеру "Преподобного Зосимы" Фёдору Васильевичу Рюхину. Известно, что он ходил на Мурман на промыслы. Об этом свидетельствует "подрядная запись": "А строение начать мне по прибытию с Мурманского промысла..." [РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7.] Б.Н. Кошечкин считает автором записи на Аникееве другого жителя Сумского Посада, "командира парохода" Фёдора Матвеевича Рюхина, который значился в числе членов созданного в 1910 году Архангельского общества изучения Русского Севера.

Среди автографов на Аникееве была обнаружена более поздняя надпись Алексея Рюхина — помощника капитана зверобойного судна "Лесея". На этом судне в 1908 г. на Новую Землю ходил полярный исследователь В. Русанов. Об Алексее Ивановиче Рюхине известно также, что он в 1932 году в качестве капитана построенного в Норвегии зверобойного судна "Ленинградсовет" вел моржовый промысел в районах Шараловых Кошек и Маточкина Шара.

Есть на Аникееве автограф третьего Рюхина — Ивана, мещанина из Сумского Посада. Из документов Беломорской компании, занимавшейся рыбными и звериными промыслами на Севере, известно, что в 1810 году Рюхин на собственном судне с грузом в четыре тысячи пудов шел в Норвегию, "в те места, где выгоднее менять", чтобы сбить там товары "за свою цену" и получить за это половину прибыли. [Кошечкин Б.Н. Имена на скале. Архангельск, 1991. С. 82 — 85.]

Изучая документы в Государственном архиве Архангельской области (ГААО), мне встретился документ об Александре Матвеевиче Рюхине под названием "Дело по прошению шкипера Рюхина о выдаче ему ссуды для занятия рыбными и звериными промыслами у берегов Новой Земли", датированное 1894 годом. [ГААО. Ф. 1. Оп. 8. Т. 1. Д. 2102.].

¹²⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7.

¹²⁷ Соловецкий летописец. Отдел рукописей Национальной библиотеки республики Карелии. Л. 34 об.

Подготовка к строительству лоды

Согласно распоряжению мастера, заготовку леса начали осенью 1788 года. По договору, “всякие лесные надобности” добывались мастером с работниками. Лес доставлялся путём сплава по реке. Различные “указы и билеты” на вырубку леса оговаривалось доставать “казенным коштом”. Кроме этого, дерево под большую мачту мастеру “ежели попадет вырубать, то казенными лошадми вывести, а ежели не попадет, то мне оной не добывать”¹²⁸.

Летом 1789 года был подготовлен “Реэстр потребным для новостроящейся в Сумском остроге лоды потребностям 1789 года”¹²⁹. В нём были перечислены основные железные детали (гвозди, болты, крюки, петли и т.д.), необходимые инструменты, конопатка, такелаж и пр. Из “Покорнейшего репорта” наместника монастыря иеромонаха Симона от 19 августа 1789 года мы узнаем, что в Сумской острог отправлена лодья “Святой Архангел Михаил” с кормщиком Антоном Умбачевым, на которой везли необходимые материалы к “новостроящейся” лодье. К “Покорнейшему репорту” прилагался “Реэстр погруженным в лодью потребностям”¹³⁰. Видимо, этим рейсом не все материалы были привезены, поэтому приказом Архимандрита Иеронима (сентябрь 1789 года) “в потребность новостроящейся... лоды” было снова отпущено судно из монастыря с кормщиком Антоном Умбачевым¹³¹.

Приказом от 17 сентября 1789 года “поверенной салдат” Антон Умбачев был назначен смотрителем “в Сумском остроге при строении вновь лоды над мастером и протчими...”¹³². С 15 октября он приступил к исполнению этой должности. В его обязанности входило, прежде всего, “за рабочими безотлучное надзиране”. Он же выдавал

¹²⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 2.

¹²⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474. Л. 1.

¹³⁰ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 191—191 об.

¹³¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474. Л. 3.

¹³² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5450. Л. 9.

мастеру под расписку инструменты, материалы, конопать, смолу и пр., вел “записные тетради”, сообщал архимандриту в “покорнейших репортах” состояние дел при строительстве лодьи.

С 6 по 26 апреля смотрителем был приказчик Андрей Пономарев в связи с тем, что Антон Умбачев был отправлен Повенецким исправником Суховым в Кемь к “артилерискому порутчику для обучения”¹³³. В ведение Андрея Пономарева были переданы все тетради “выдачи инструментов и материалов”.

К постройке судна были привлечены кузнецы Еким Маселгин, Петр Корнилин и Иван Евтюков¹³⁴, да “для работы к той лодьи блоков и протчаго исправления салдат же Матфей Кочнев”¹³⁵. С той же целью (подготовка блоков и прочих поделок) по приказу архимандрита велено было явиться в Сумской острог солдату Матфею Умбачеву “с праздника Христова Рождества, чтоб к будущему 790^у году был непременно”¹³⁶.

При строении лодьи в “описи” перечислены шесть наёмных крестьян и один “штатной служитель”¹³⁷.

Для работ по конопатке лодьи было привлечено 13 человек. Из них 5 “своих” и 7 “сторонних”, то есть наёмных крестьян из Сумы¹³⁸.

Этапы строительства судна

В “Покорнейшем репорте” от 16 апреля 1790 года Антон Умбачев сообщал, что строительство лодьи было начато 15 ноября 1789 года¹³⁹. По договору с монастырём строение лодьи должно было начаться по прибытию Фёдора Рюхина “с Мурманского промысла и от города Архангельского”¹⁴⁰.

¹³³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 4.

¹³⁴ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5475.

¹³⁵ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 2.

¹³⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 86.

¹³⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496. Л. 20.

¹³⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484. Л. 8.

¹³⁹ Там же. Л. 2.

¹⁴⁰ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7.

Анализируя “записные тетради” Антона Умбачева можно выделить следующие технологические этапы строительства:

— в ноябре Фёдором Рюхиным были сколочены лекала, и прибывалась “*решатина*”, подготовлена матрица¹⁴¹;

— работы с “кинселем” и штевнями первый раз упоминаются в “записных тетрадях” в ноябре и декабре 1789 года¹⁴²;

— в декабре 1789 и январе 1790 происходила “здымка кокор”, т.е. установка шпангоутов при помощи блоков¹⁴³;

— в марте 1790 шли работы с нижними бархоутами и обшивкой¹⁴⁴;

— в апреле основная работа велась с обшивкой.

В рапорте Антона Умбачева сказано, что “...по б число апреля набора вся набрана опалублена, каюта покрыта, а сверху до нижняго бархота обшита, а снизу от матрицы правого боку обшито 8 рядов”¹⁴⁵;

— в мае устанавливался руль, конопатилась и смолилась обшивка, отделялась палуба, прибывалось подтоварье;

— в июне-июле лодья оснащалась “верховой снастью” — такелажем.

По рапорту иеромонаха Паисия из Сумской дворовой службы от мая 1790 года известно, что “новая лодья оконпачена до верхних баркотов, водою будет наливаться мая 21 го числа, також и на воду пуцаться будет в 24-м числе”¹⁴⁶.

29 мая иеромонах Паисий сообщал, что “новопостроенная лодья на воду пущена благополучно и ныне оснаскою исправлять начнут...”¹⁴⁷.

Таким образом, лодья была построена за 7 месяцев (15 ноября 1789 — 24 мая 1790 гг.). Подготовка леса велась с осени 1788 г.

¹⁴¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 2.

¹⁴² Там же. Л. 2 — 3.

¹⁴³ Там же. Л. 2 — 2 об.

¹⁴⁴ Там же. Л. 2 об.

¹⁴⁵ Там же.

¹⁴⁶ Там же. Л. 7.

¹⁴⁷ Там же. Л. 6.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА

Имеющиеся документы и опубликованные источники позволяют проследить некоторые моменты из истории эксплуатации интересующего нас судна.

По завершению строительства в июне 1790 года лодья "Преподобный Зосима" отправилась в свой первый рейс из Сумского острога на Соловки.

В 1790 году шла война со Швецией. Российское правительство занимались укреплением обороны Поморья, главным форпостом которого являлась Соловецкая крепость. Для этой цели на Соловки было отправлено 250 человек военной команды¹⁴⁸. Туда же предполагалось направить боеприпасы — пушки, ядра, порох и т. д. 18 мая 1790 года в Сумской острог прибыл Повенецкий исправник Иван Сухов. Он обратился к иеромонаху Паисию с просьбой перевести на монастырском судне в Соловецкую обитель оружейный груз. Иеромонах Паисий от такого казенного дела "отказаться смелости не имел"¹⁴⁹. С благословения архимандрита Иеронима в начале июня 1790 года на "новопостроенную" лодью были погружены: 14 пушек и лафетов, 18 корабельных станков, 1355 ядер, 315 кнпелей и 6300 картечных дробинок общим весом 3423 пуда. Весь груз был отправлен в монастырь¹⁵⁰. Кормщиком на лодью был определен уже известный нам солдат Антон Умбачев.

Летом того же года "Преподобный Зосима" совершил рейс в Архангельск для закупки товаров для обители. Известно, что лодья пришла в город 4 августа, где была "заклеймена" и на нее получена "крепость"¹⁵¹. Говоря современным языком, судно прошло государственное освидетельствование. Закупками в Архангельске занимался монах Феофан. На лодью были погружены съестные припасы: рожь, ячмень, овес, солод, мука, крупы, а также воск, масло, железо, пенька и пр.¹⁵².

¹⁴⁸ Мелетий. Историческое описание ставропигиального первоклассного Соловецкого монастыря. М., 1881. С. 242.

¹⁴⁹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1946. Л. 7.

¹⁵⁰ Там же. Л. 1.

¹⁵¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 222.

¹⁵² Там же. Л. 232.



*Рис. 14. Приказная печать Соловецкого монастыря XVIII в.
с изображением трёхмачтового судна*

Помимо этого “...по приказу его превосходительства господина губернатора Ивана Романовича Лавина, погружено на нашу лодью пороху 50 бочек” весом 150 пудов¹⁵³. Монах Феофан просил “его превосходительство, чтоб нас от оной воски избавить, но он мне сказал... что непременно оной порох для монастыря надобен”¹⁵⁴. В одном из “репортов” послушника Андрея Путилова, бывшего при корабле, содержится жалоба на действия монаха. Послушник пишет, что “...отец Феофан чрез свое упрямство и несогласие сего лета великой в закупке убыток зделать как Вы и сами услышите и увидите...” и, кроме того, он “кушаньем кормит самым худым сухарями с квасом а иногда и кашицей жиденькой, о чем Вашему Высокопреподобию бывшие на лодьях работники обо всем явственню скажут...”¹⁵⁵ По всей видимости, эта жалоба не имела серьезных последствий, так как последующие два года монах Феофан продолжал заниматься закупками в Архангельске¹⁵⁶.

¹⁵³ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448. Л. 231 об.

¹⁵⁴ Там же. Л. 231 об.

¹⁵⁵ Там же. Л. 222 об.

¹⁵⁶ Читая Соловецкий Патерик, не остаётся сомнений в том, что монах Феофан — это известный соловецкий подвижник, пустынный Феофан. Годы его жизни — 1744—1819 г. Родом он был из малороссийских земледельцев. В Соловецкую обитель инок Феофан прибыл при архимандрите Иерониме и проходил разные послушания, начав с просфорни. Затем его отправили в Сумы для надзора за Соловецким подворьем. “Три года с половиною он пробыл в Сумах в попечениях житейских и потом был послан в Архангельск для закупок”. [Соловецкий патерик. М., 1991. С. 142]. По всей видимости, обнаруженные в РГАДА документы свидетельствуют именно об этом этапе жизни Соловецкого подвижника. При новом архимандрите Герасиме (с 1793 г.) монах Феофан, ища пустынной жизни, удалился с Соловецкого острова и поселился в Кемских лесах. Поморские звероловы нашли его здесь, и, узнав, что это Феофан, бывший Соловецкий закупщик, подумали, что он бежал из монастыря с деньгами и хотели отнять предполагаемое богатство. Они подвергали пыткам пустынного и, не добившись желаемого, оставили его полумертвым. Придя в себя, он ушел в другое место, где прожил 24 года, проявляя усердие в подвижнической жизни. Местные власти, видя, что народ толпами ходит к старцу, и тот их учит, угрожали ему изгнанием. Вскоре прибыл с Соловков иеромонах Иосиф и привез пустынного в монастырь. Это было в 1817 г., при архимандрите Паисии. Таким образом, можно восстановить хронологию жизни пустынного Феофана — в 1793 г. Феофан прибыл с Соловков на материк (1817—24=1793). А до этого, судя по документам РГАДА, — с 1790 по 1792 г., монах Феофан являлся экономом обители и ездил на лодье “Преподобный Зосима” в Архангельск для закупок (рис. 15).

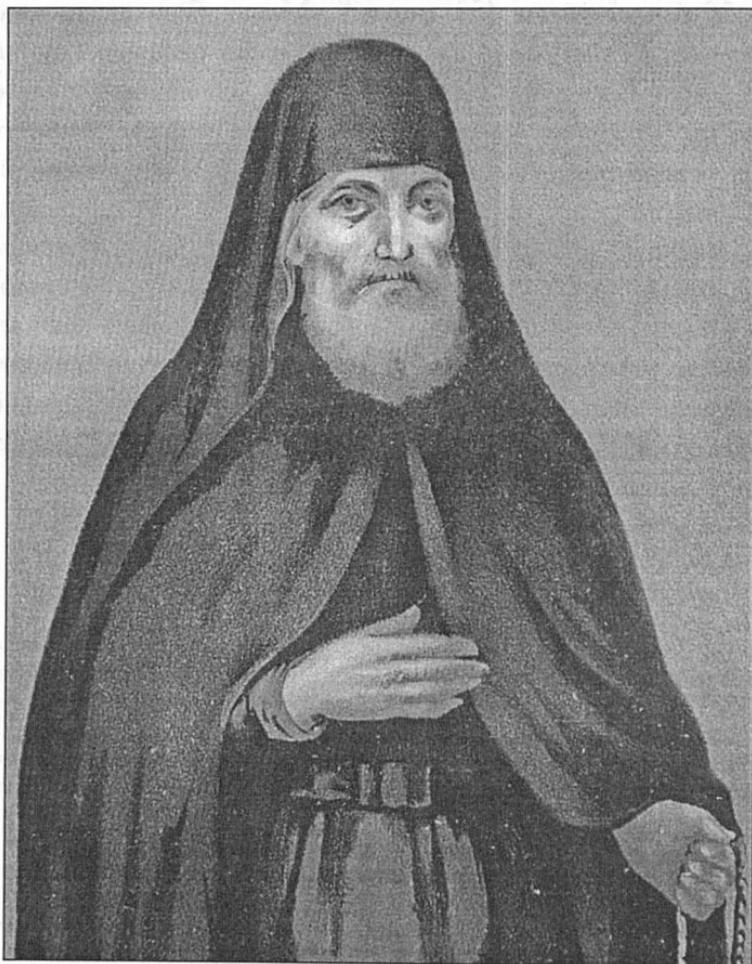


Рис. 15. Пустынный Феофан. Литография конца XIX в.

Летом 1791 года лодья “Преподобный Зосима” по приказу архимандрита Иеронима (от 25 июня) была снова отправлена в Архангельск для закупки различных товаров. Кормщиком на ней — Антон Умбачев, закупщики — монах Феофан и служитель Савва Фролов, и к ним в помощь приставили “*знающего письмоводство послушника Андриана Путилова*”¹⁵⁷. 9 июля лодья благополучно прибыла в город¹⁵⁸. В ходе погрузки выявилась одна сложность. Следуя административным предписаниям “*грузку судов*” следовало “*чинить у таможи*”, что было крайне неудобно и груз пришлось бы перевозить на карбасах, из-за чего “*непременно Святой обители воспоследовало убытку на три лодьи около трехсот рублей и в погрузке большая была промедлительность...*”¹⁵⁹. Таможенные чиновники, пользуясь этим распоряжением, по сути, просили взятку. Они вынудили соловецких служащих дать обещание, что обитель вознаградит их, если чиновники разрешат погрузку в другом, более удобном месте. Андрей Путилов, ведший переговоры, писал в рапорте архимандриту: “*...Через великие мои прозбы и старание на великую силу приказали у бараков грузить, а при том обещал им, что отец архимандрит на фторой лодье как посылкою так и писменно за неоставление Святой обители возблагодарит и писменно и просит чтоб впредь нас в сей милости содержали...*”¹⁶⁰.

Осенью (в октябре) 1791 года лодья “Преподобный Зосима” совершила еще один рейс в Архангельск за припасами¹⁶¹. В 1792 году лодья курсировала по тому же маршруту¹⁶².

При архимандрите Паисии старца Феофана в Соловецкой обители не стали удерживать и отпустили на Анзерский остров, в Голгофский скит. “*Феофан и здесь перенес много болезней, много вытерпел от людской досады, от нечистых духов, искушений и напастей*”. Скончался Феофан семидесяти пяти лет от роду. Похоронили его внутри обители, близ часовни преподобного Германа, с восточной стороны. [Соловецкий монастырь. Анзер и его святыни. Составитель В.П.Столяров. Спасо-Преображенский Соловецкий ставропигиальный мужской монастырь. 2001. С. 108.]

¹⁵⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 682. Л. 68.

¹⁵⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490. Л. 143.

¹⁵⁹ Там же. Л. 148 об.

¹⁶⁰ Там же. Л. 148.

¹⁶¹ Там же. Л. 278.

¹⁶² РГАДА. Ф. 1201. Оп. 4. Д. 682. Л. 101 об.

В 1812 году в Соловецком летописце 1833 года издания содержится запись о том, что лодья “Преподобный Зосима” с Архимандритом Иларионом на борту попала в шторм: “Июля 5-го дня монастырская ладья во имя Преподобного Зосимы, на которой Архимандрит Иларион, по надобности из монастыря отправился в город Архангельск, впоследствии вдруг сильною бурей была посажена на каменную коргу близ Анзерской Кирилловой губы.

Дно у судна было проломлено и началась сильная течь, а большая мачта была срублена. При сем опасном случае Архимандрит и прочие с ним бывшая братия с великою трудностью вывезены на берег, а ладья, по утишении бури, приведена для починки в монастырскую гавань буксиром”¹⁶³.

Следующая запись в том же источнике относится к 1824 году. Она повествует о крушении судна: “...в сентябре месяце разбило бурей монастырскую ладью, именуемую Преподобный Зосима, близ селения Лопшеньги, шедшую из Архангельска в Соловецкий монастырь с разными для монастыря купленными запасами. Люди и груз спасены, а поврежденная лодья на том же месте зимою исправлена и приведена весною в монастырь”¹⁶⁴.

Следует отметить, что лодьи, строившиеся по заказу Соловецкого монастыря, отличались добротностью и удивительной долговечностью. Обычный срок службы судна — 30–40 лет. Так, известно, что лодья “Святой Николай Чудотворец”, построенная в 1739 году, обветшала и пришла в негодность в 1776 году, то есть, прослужила 37 лет. Лодья “Апостол Андрей Первозванный” была сделана взамен лодьи “Святой Филипп Митрополит”, про которую в решении монастырского совета от 8 июля 1775 г. было сказано, что она пришла в ветхость “от пребывания... лет с 40 и так утла, что токмо разве в один Кемский городок сие лето проходит”¹⁶⁵. Лодья “Сумской Острог” 1731 года строения в 1761 году упоминается как действующее судно¹⁶⁶. К этому времени лодье было уже 30 лет.

¹⁶³ Летописец Соловецкий. М., 1833. С. 137.

¹⁶⁴ Там же. С. 144.

¹⁶⁵ Цит. по: Пузырев В.П. Паруса над студёным морем. М., 1993. С. 27.

¹⁶⁶ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 4105. Л. 1.

В архиве древних актов среди дел Соловецкого монастыря удалось обнаружить судовой билет 1835 года на лодью “Преподобный Зосима”. В нем сказано: “1835-го года июня месяца девятого дня, дан сей билет хозяину судна топорнаго дела называемаго мореходная ладья, которое построено во имя Преподобнаго Зосимы, мерою в длину по килю шестидесят семи фут, по палубе семидесяти семи фут, между бортами в ширину девятнадцать фут, в высоту боковыя стены десяти с половиной фут с палубою построено Архангельской губернии при Соловецком монастыре из лесов дачи того монастыря”¹⁶⁷. Размещения судна, указанные в билете, не совпадают с теми, что названы в описи лодьи 1791 года. Вероятно, это было уже другое судно с тем же именем, хотя в источниках, в том числе в Соловецком летописце, с XVIII века подробно фиксировавшего строительство новых кораблей, отсутствуют сведения о том, что было построено другое судно с таким же названием.

Упоминание в “приходо-расходной книге” Соловецкого монастыря в разделе “Расход 1865 года” имеется короткая запись: “Употреблено иеродьяконом Марком съесные припасы на парусное судно лодию именуемое С. Зосима для рабодчих матросов и на наем за нагрузку в оное рабодчих людей всего 42 р. 50 к.”¹⁶⁸ Либо в первой половине XIX века было построено новое судно, получившее название “Преподобный Зосима”, о котором по каким-то причинам в источниках ничего не сказано, либо изучаемому нами судну к тому времени было уже 75 лет!

¹⁶⁷ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5548. Л. 6 об.

¹⁶⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5559. Л. 15 об.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

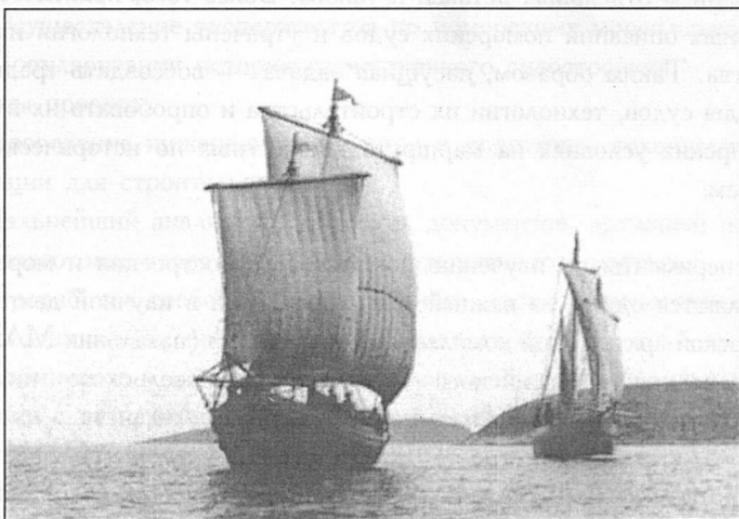
Практика применения экспериментальных методов с целью изучения исторических технологий в современной науке получила чрезвычайно широкое развитие. Причина такого явления заключается в том, что исторический эксперимент позволяет при четко обозначенной цели и соблюдении поставленных условий получить объективный проверенный результат.

Многие исторические эксперименты в области исследования старинных технологий судостроения и мореплавания широко известны. По образному выражению авторов популярной книги *“Прыжок в прошлое”* Ренаты Малиновой и Ярослава Малины *“со времени первой океанской экспедиции Хейердала в 1947 году морские просторы буквально кишат экспериментальными судами”*¹. *“Бальсовые плоты индейцев и катамараны полинезийцев, папирусные суда египтян и триеры греков, драккары викингов и кожаные лодки ирландцев, арабские дау и каравеллы Колумба, преодолев сотни и тысячи лет, поплыли в XX веке, повинуясь воле испытателей от истории”*². Экспериментальные плавания на реконструированных судах позволяют не только уточнить технологию и техническую конструкцию судов, но и подтвердить или опровергнуть гипотезы о культурных связях и путях расселения различных народов. Результаты таких экспериментов зачастую рушат устоявшиеся научные взгляды и теории³.

¹ Малинова Р., Малина Я. Прыжок в прошлое. М., “Мысль”, 1988. С. 110.

² Мельник А.Н. Проблемы исторических реконструкций в отечественном мореплавании и судостроении // Исторический эксперимент. Теория, методология, практика. М., 1991. С. 105.

³ Боярский П.В. Теория и практика исторического эксперимента // Исторический эксперимент. Теория, методология, практика. М., 1991. С. 30.



*Рис. 16. Коч "Помор" и лодья "Грумант" (справа)
на пути к Шпицбергену. 1989 г.*

История поморского судостроения и мореплавания — благодатное поле для проведения различных исторических экспериментов. Большинство из них направлены на постижение различных технологий и закономерностей освоения человеком Севера.

Основная историческая проблема в изучении поморского судостроения и мореплавания заключается в том, что до нашего времени не сохранилось ни одного старинного крупнотоннажного морского судна (за исключением отдельных деталей и узлов). Более того, практически нет подробных описаний поморских судов и утрачены технологии их строительства. Таким образом, насущная задача — воссоздать традиционные виды судов, технологии их строительства и опробовать их в реальных морских условиях на маршрутах, известных по историческим документам.

Эксперименты по изучению поморского судостроения и мореплавания являются одним из важнейших направлений в научной деятельности Морской арктической комплексной экспедиции (начальник МАКЭ — П. В. Боярский) Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва.

В 1987 г. членами петрозаводского клуба “Полярный Одиссей” под руководством В. Л. Дмитриева была построена модель старинного поморского коча. Сотрудники МАКЭ разработали теоретическое обоснование проведения исторического эксперимента, которое стало научной основой экспедиции “Поморский коч”. Летом 1989 года на коче “Помор” и лодье “Грумант” (рис. 16) было совершено экспериментальное плавание по маршруту Петрозаводск — Соловки — Архангельск — Шпицберген — Мурманск — Архангельск — Петрозаводск⁴.

К сожалению, “чистота эксперимента” многими исследователями подвергается критике. Коч и лодья строились с нарушениями исторических технологий и применением инновационных технологий (детали из клееного дерева, дизельный мотор на лодье).

В связи с этим, задача реконструкции реального традиционного поморского судна до сих пор является актуальной.

⁴ Боярский П. В. Указ. соч. С. 41.

В свете новых данных о поморских судах, выявленных в Российском государственном архиве древних актов, предлагается проект реконструкции лодьи “Преподобный Зосима” и осуществления экспериментальных плаваний на этом судне.

Цель проекта — изучение и реконструкция исторических технологий поморского судостроения и мореплавания.

Задачи проекта:

1. Реконструкция лодьи “Преподобный Зосима”.
2. Осуществление экспериментов по поморскому мореплаванию.
3. Популяризации истории отечественного судостроения.

Этапы проекта:

I. Проведение инженерных расчетов и подготовка технической документации для строительства лодьи.

1. Дальнейший анализ исторических документов, архивный поиск.
2. Подготовка теоретического и конструктивного чертежей.
3. Проработка требований современного морского регистра.
4. Создание объемной электронной модели судна.

5. Кабинетное моделирование технологии строительства судна в соответствии с этапами, прослеженными по историческим документам.

II. Подготовка строительства судна.

1. Поиск мастеров (судостроителей, столяров, кузнецов и т.д.).
2. Заготовка строительного леса, “самородного дерева”, кокорных деталей.

III. Строительство судна.

В ходе строительства судна необходимо соблюдать определенные условия, от которых зависит “чистота исторического эксперимента”:

1. При строительстве строго следовать технологической цепочке, прослеженной по документам.

2. Использовать “аутентичные материалы и технологии”, сводя до минимума применение современных технических средств и материалов.

Чрезвычайно важным моментом исторического эксперимента является тщательное документирование всех, даже самых мельчайших этапов строительства. Каждый технологический процесс (цель —

процесс — результат) должен быть зафиксирован как в письменном виде, так и на фото- и видеопленку. Важно фиксировать хронометраж каждого технологического процесса.

На ключевых этапах строительства лодьи (закладка, “здымка кокор”, обшивка, спуск на воду, налаживание такелажа) важно провести широкомасштабные акции с привлечением общественности. Одной из таких акций может стать организация школы исторического судостроения непосредственно на месте строительства новодела лодьи. Другой акцией — проведение научной конференции по истории судостроения и мореплавания.

IV. Проведение экспериментов по истории мореплавания.

1. Разработка методики проведения исторического эксперимента по мореплаванию.

2. “Кабинетное моделирование” поведения судна в море.

3. Полевые исследования по изучению поведения судна в морских условиях.

4. Осуществление экспедиций по различным маршрутам:

— Плавания по маршрутам Соловецких лодий в Белом море (вотчины Соловецкого монастыря, Архангельск),

— плавания на Мурман,

— плавания на Шпицберген,

— плавания в Норвегию,

— плавания на Новую Землю,

— плавания в Мангазею,

— плавание в Санкт-Петербург по маршруту помора Пашина,

— плавание по маршруту И. М. Евреинова на Дальнем Востоке,

— экспедиция “Мангазейским морским ходом” и по Северному морскому пути.

Так же, как и при строительстве судна, во время проведения экспериментов по мореплаванию необходима тщательная фиксация всех этапов и процессов.

В ходе реализации проекта будет отработана методика исторического эксперимента, которая может быть использована для проведения других исторических экспериментов.

Проект может иметь дальнейшее развитие: восстановленные в ходе исторического эксперимента технологии могут быть использованы яхт-клубами и судоверьями для строительства копий других старинных судов.

Реконструированная лодья “Преподобный Зосима” может представлять Россию на международных фестивалях старинных парусников. Судно станет настоящим музеем по истории северорусского мореплавания и может курсировать по специально разработанным туристическим маршрутам.

Подобный проект имеет все шансы стать уникальным исследованием в отечественной науке.



Рис. 17. Икона “Зосима и Савватий с монастырём”. Начало XVIII в.
Печ. по кн.: Архитектурно-художественные памятники Соловецких
островов. М., 1980. С. 258.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Лодья “Преподобный Зосима” — большое трёхмачтовое морское судно, предназначенное для плавания в северных морях с целью перевозки различных грузов.

При строительстве этого судна использовались чертежи, выполненные мастером Фёдором Рюхиным.

Долгое время считалось, что поморы строили свои традиционные, “староманерные” суда без чертежей. Исследователи отечественного судостроения, особенно дореволюционные — Н. П. Загоскин, П. Богославский, С. В. Максимов резко и негативно отзывались о судостроительных знаниях поморов — “*тяп-ляп и вышел кораб*”.

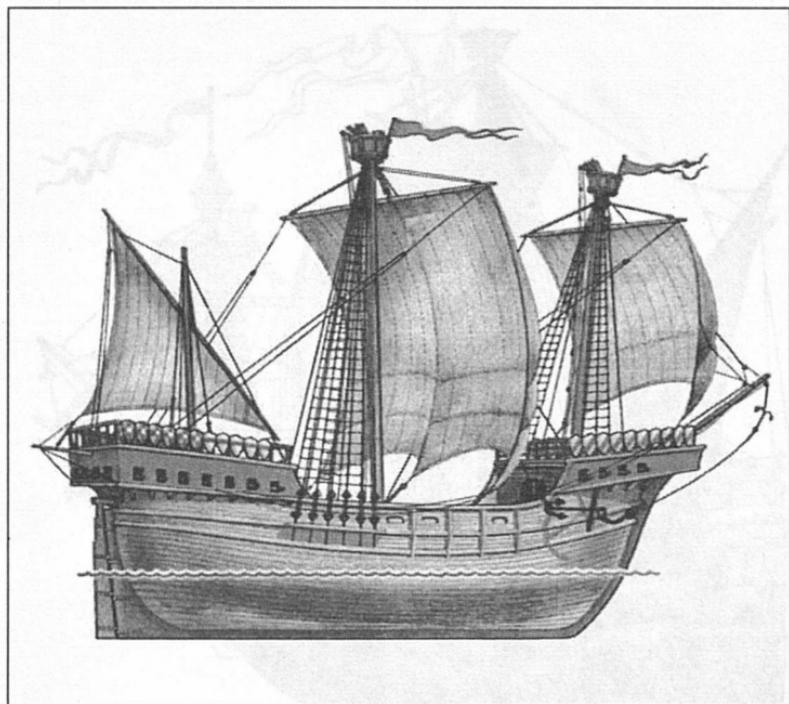
Находка чертежа лодьи “Преподобный Зосима”, несомненно, свидетельствует о высокой культуре поморов и опровергает мнение некоторых историков о том, что традиционные суда строились без теоретических разработок.

Следует отметить, что использование чертежей при строительстве традиционных судов, вероятнее всего, связано с Петровскими преобразованиями. Так, в 1756 г. Соловецкий монастырь заказал у лодейных мастеров из Подужемья Егора и Фёдора Мартыновых построить “новоманерный” “*щербот*”¹. Лодейные мастера предварительно сделали чертежи “*щербота*”, которые сохранились в архиве². Известно, что на купеческих верфях суда строили по чертежам: “...*архангелогородские купцы Никифор Зыков и Прокопий Пругавин поставили свои верфи на реке Маймаксе, где и строили суда по чертежам, давая им размеры и образования гальясов и гукаров...*”³.

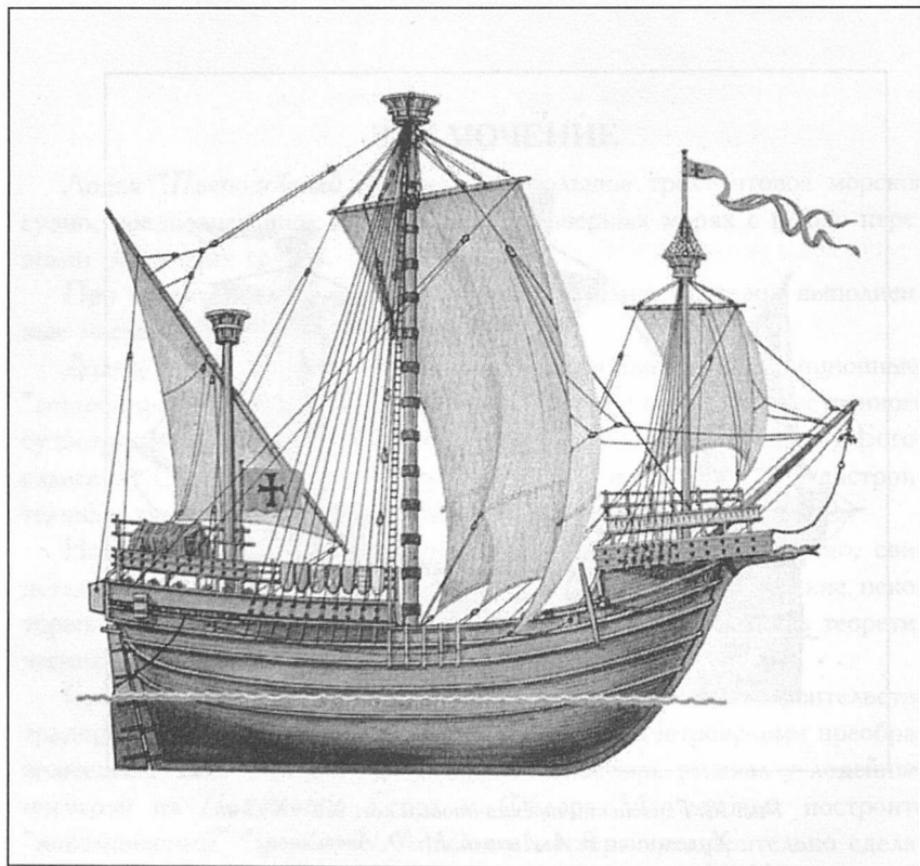
¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 698. Л. 2.

² Там же. Л. 3.

³ Богославский П. О Беломорском судостроении // Соловецкое море. Историко-литературный альманах. Вып. 1. Архангельск, 2002. С. 23



*Рис. 18. Ганзейский трёхмачтовый ког XV–XVI вв.
Художники В. А. Дыгало, М. Ф. Аверьянов.*



*Рис. 19. Фламандская каракка XV – XVI вв.
Художники В.А. Дыгало, М.Ф. Аверьянов.*

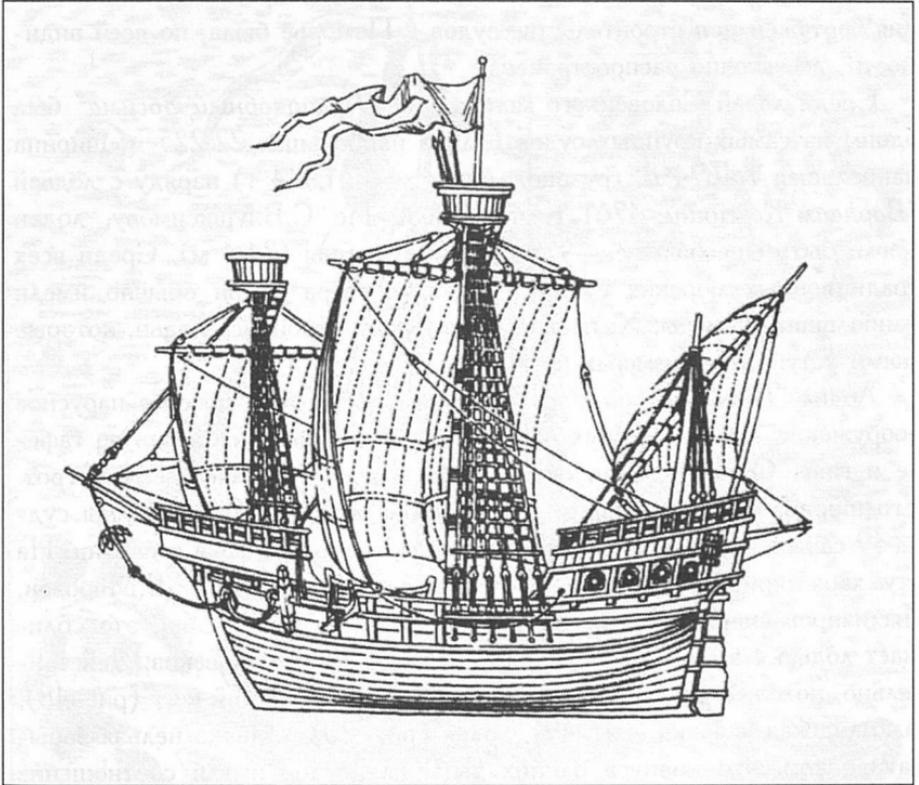


Рис. 20. Хольк 1480 г. Из книги: A. Dudsuz, E. Henriot, F. Krumrey. *Das Grosse Buch Der Schiffstypen*. Berlin, 1987. S. 162.

П. Богославский упоминает Василия Хабарова, известного мастера из Архангельского уезда, который сам составлял чертежи и делал разбивку⁴.

Таким образом, уже с середины XVIII века практика использования чертежей при строительстве судов в Поморье была, по всей видимости, достаточно распространена.

Среди лодей Соловецкого монастыря, "*Преподобный Зосима*" был одним из самых крупных судов (длина наибольшая 22,225 м, ширина наибольшая 7,4674 м, грузоподъемность — 130,4 т) наряду с лодьей "*Варлаам Керещкий*" 1761 г. постройки. По С.В.Максимову, лодьи могли быть еще больше — до 80 футов длины (24,4 м). Среди всех традиционных морских судов Русского Севера лодьи обычно имели наибольшие размеры. Хотя иногда поморами строились лодьи, которые могли уступать в размерах кочмарам.

Лодья "*Преподобный Зосима*" имела достаточно простое парусное вооружение — два прямых паруса на фокке и гроте и бизань на гафеле и гике. Отличительная особенность парусов — энергоёмкий грот. Его ширина в два с лишним раза больше максимальной ширины судна (9 сажень к 4-м) и больше суммарной площади фокка и бизани. На эту характеристику лодей обратил внимание историк С.В.Морозов, анализировавший описи поморских судов⁵. По его мнению, это сближает лодью с западноевропейскими судами XV—XVI веков. Действительно, похожее парусное вооружение имели ганзейский когт (рис. 18), фламандская каракка (рис. 19), хольк (рис. 20). Однако нельзя забывать о том, что корпуса ранних западных судов имели соотношение длины к ширине 1 к 2—2,5, а лодья 1 к 3. В связи с этим, лодья могла быть значительно более быстроходным судном. Еще в 1556 г. Стивен Барроу отмечал, что судно «*Searchthrift*» на котором они искали проход в устье Оби, с трудом успевал за русскими лодьями, оказавшимися значительно более быстроходными⁶.

⁴ Богославский П. О Беломорском судостроении. С. 29.

⁵ Морозов С.В. Соловецкие лодьи XVIII века. // Соловецкий вестник. Вып. № 14 (79). Соловки, 1993. С. 4.

⁶ Флооре П.М. Голландские исследования северо-восточного прохода и западные контакты с коренным населением Арктики // Gawronski J.H.G., Boyarsky P.V. (et al.) Northbound with Barents. Amsterdam, 1997. С. 148.



*Рис. 21. Беломорское судно (предположительно лодья)
с гравюры "План островам Соловецкому... 1800-го года"*

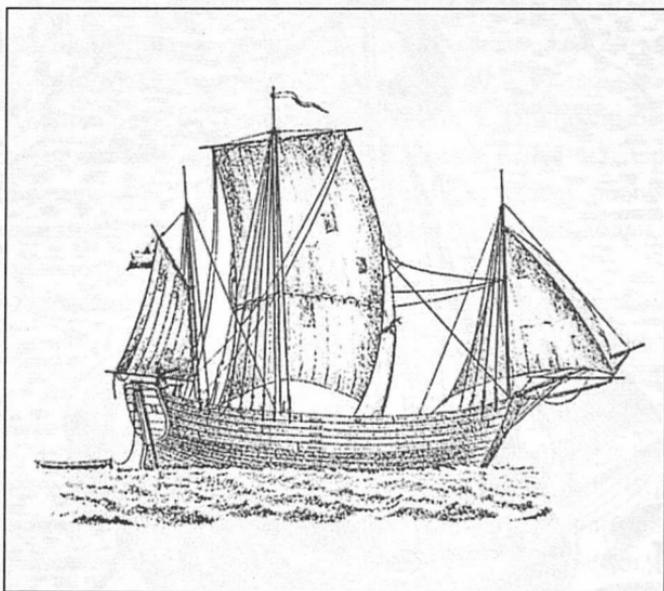


Рис. 22. Кочмара по П. Богославскому

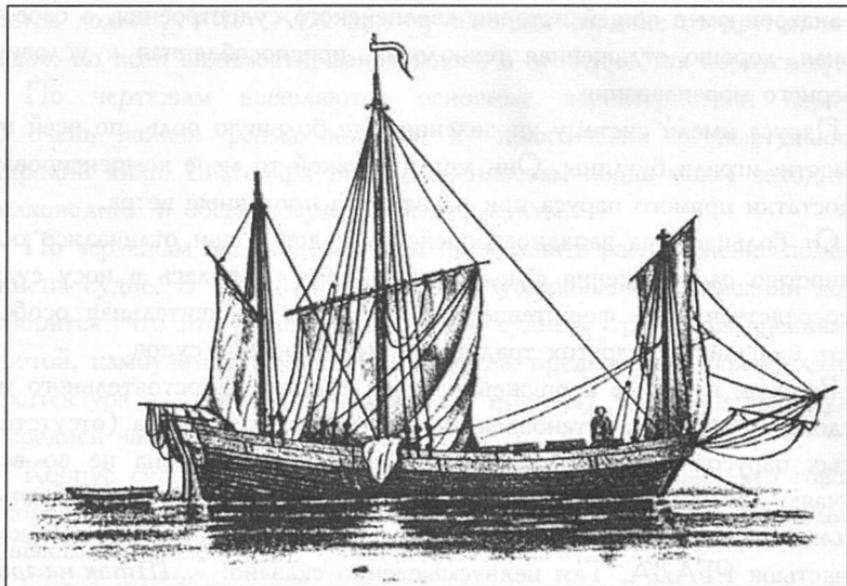


Рис. 23. Поморская раньшина по П. Богословскому

Уже в XIX веке лодья Ивана Гвоздарева (во время экспедиции А. Цивольки и С. Моисеева на Новую Землю 1838—1839 гг.) сильно обгоняла шхуну Моисеева. Участники отмечали: “4 июля шхуна и лодья вышли из Лумбовских. Через три часа лодья ушла за горизонт шхуны, не смотря на то, что Гвоздарев [?] только один фок”⁷.

По всей видимости, прямое парусное вооружение на лодьях — это не анахронизм в общей истории европейского судостроения, а своеобразная, хорошо отлаженная технология, приспособленная к условиям северного мореплавания.

Паруса имели систему управления, где большую роль, по всей видимости, играли буглины. Они могли в какой-то мере компенсировать недостатки прямого паруса при плавании в противные ветра.

От большинства западноевропейских судов лодьи отличались особенностью расположения фок-мачты, — она крепилась в носу судна непосредственно за форштевнем. Кстати, это отличительная особенность большинства других традиционных поморских судов.

Вообще, парусное вооружение лодей требует самостоятельного исследования, так как установленная П. Богославским схема (отсутствие косых парусов на судне за исключением бизани) верна не во всех случаях. Об этом свидетельствуют материалы описи лодьи “Святой Филипп Митрополит” 1767 г.⁸, хранящейся в фонде Соловецкого монастыря РГАДА. Там недвусмысленно сказано: “...Штак на грот машту... по штаку парус стаксил старой. ...Стень штак з грот машты на бушприте... по нем парус кливер старой...”⁹. Кроме этого, на грот-мачте располагался большой прямой парус. Вторая, бизань-мачта, оснащалась двумя парусами — “по штаку парус бизань штаксил”¹⁰ и бизань на гафеле и гике. Фок-мачта отсутствовала. Это свидетельствует о том, что некоторые лодьи имели смешанное прямое и косое парусное вооружение. Сходное парусное вооружение изображено на рисунке судна с “Плана островам Соловецкому...” (рис. 21).

⁷ РГАДА. Ф. 30. Оп. 1. Д. 163. Л. 4. “Дело об экспедиции Цивольки и Моисеева на Новую Землю в 1838—1839 гг. Из бумаг гр. Ф.П.Литке”. В квадратных скобках — слово прочесть не удалось.

⁸ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 4829.

⁹ Там же. Л. 2 об.

¹⁰ Там же. Л. 5.

На рисунках к книге П. Богославского три поморских судна — лодья (рис. 2), кочмара (рис. 22) и раньшина (рис. 23) имеют практически одинаковое парусное оснащение — два прямых паруса и бизань. При этом грот-мачты у всех судов смещены в корму, а фок-мачты расположены сразу за форштевнем. Возможно, в данном случае мы имеем дело с определенной поморской технологической традицией. Что касается лодьи XVIII—XIX вв., ее основное отличие от других типов судов, по всей видимости, заключалось в особенностях корпуса судна.

По чертежам выявляются основные характеристики корпуса: 1) очень полная форма обводов; 2) практически не выступающий широкий киль. Благодаря этим особенностям лодья могла заходить в мелководные и обсыхающие на отливе бухты.

По чертежам мы точнее можем представить расположение помещений на судне. В большинстве ранее опубликованных описаний лодий говорится, что это было однопалубное судно с тремя помещениями — каютой, камбузом и трюмом. На чертеже представлена более сложная архитектура — две каюты (верхняя и нижняя), камбуз в носу судна, в средней части лодьи — трюм.

Корпус судна отличался значительной седловатостью, что говорит о хороших мореходных качествах лодьи и высоких судостроительных навыках поморов.

Судно имело прочный набор, внутреннюю и внешнюю обшивку и было защищено от ударов о льдины и плавник в районе ватерлинии двумя рядами бархоутов. Для соединения частей судна использовалось «самородное дерево» — корокы, отличавшиеся повышенной прочностью. Большинство несущих частей корпуса так же изготавливались из кокорного дерева — штевни, части киля, шпангоуты.

Важно отметить, что монастырские лодьи строились из отборных материалов. Строительный лес тщательно подбирался: «*обшивку иметь из крепкого соснового тесу без надломин и щелей и без жуков...*»¹¹ Для изготовления блоков применялись редкие породы дерева — бакаут, сандал, кизил. Во многом, благодаря этому лодьи обладали удивительной долговечностью — они могли ходить по 20—40 лет.

¹¹ РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476. Л. 7 об.

Поскольку лодья “Преподобный Зосима” относилась к концу XVIII века, заметно влияние западноевропейских технологий:

- форма транца с характерным сужением к верху;
- наличие бархоутов;
- преимущественно голландская терминология.

Несмотря на некоторые заимствования, лодья “Преподобный Зосима” предстает как самобытное русское судно, вид и детали которого вырабатывались веками и были приспособлены для плавания в суровых северных условиях. Лишним доказательством тому является то, что у Соловецкого монастыря, всегда передового в техническом оснащении, лодьи были основным типом судов вплоть до начала XIX века. Более того, монастырь продолжал ими пользоваться, когда уже имел в своем распоряжении пароходы.

Находка архивных документов, в том числе чертежей лодьи, имеет большое научно-практическое значение для изучения истории и технологий северного мореплавания. На их основе возможно проведение масштабного исторического эксперимента по реконструкции судна и плаванию на лодье.

Автор будет признателен читателям за любые дополнения и пояснения, касающиеся анализа и интерпретации архивных документов.

АРХИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

№ 1 А

ОПИСЬ НОВОПОСТРОЕННОЙ ЛАДЫ “ПРЕПОДОБНЫЙ ЗОСИМА”

1791 г.

/Л. 1/ Опись ставропигиального Соловецкого монастыря новопостроенной ладьи именуемой Преподобный Зосима.

Опись ставропигиального Соловецкого монастыря новопостроенной ладьи именуемой Преподобный Зосима. Учинена 1791 года.

/Л. 1 об./ В каюте святых образов: деисус на трех досках в одном иконоставе; преподобный Зосима в рамках золоченых складных; Святая Николая Чюдотворца; Святых Петр Митрополит; преподобных отцов Зосимы и Савватия в одном иконоставе.

В 4 окна окончины стеклянные, в 4 ставни опускаемые сверху без крюков и петель. Под окнами 4 ящика, в коих содержатся разные инструменты. При них на крышки для отпирики по одному кольцу с пробоями. Три кровати простые. В каюте о правой борт зобран из простых досок шкаф. При нем дверь на крюках и петлях железных. На дверях наметка з двумя пробоями. При нем висячей замок. Внутре каюты сверху и до низу обиты стены тонкими стругаными досками с карнизами. Каютные двери филентовы крашены, на крюках и петлях з двумя лебетками и двумя пробоями, и замок висячей с ключем.

/Л. 5/ Снутра для притвору задвижка железная в скобках при них же заложена на двух скобках. Отпираитце с вону. Со внешней задней стороне каюта обведена карнизом глатким. Оная каюта крашена разными красками. Над розвалом по белой земли чернилом написано словами именования и лета строению.

Руль сплочен из бросову болтами железными и раскрашен разными травами. Навешен на четырех крюках и петлях железных, прибитых

гвоздми и скобками. На оном же рулю с зада петля с полосой огибной и двумя колцами за кои руль таля прикрепляют. Со обеих сторон руля два колца с пробоями за кои надшивается руль. Под рулем внизу полоса железная. Наверху голова резная разными красками, а между ими крест золочен и крашен. При оной голове для укрепления к рулю болта железная с чекою.

Румпель березовой крашеной, на конце которой накладывается на руль полоса огибная вдоль, да две кругом. Прибиты гвоздем. Скрозь румпиль и руль укрепления вкладывается болта с чекой. В румпеле ж два шкива одно пахаутово, друго сосново, спица березова.

От палуб каютный забор выкрашен вохрой и кругом всей лодьи обложенные карнизы ярью.

/Л. 5 об./ В нижней каюте в двух окнах окончины слюдны, по швам обиты болым железом в дераех, у обех колечка с пробоими.

С вону ставни на проварных петлях прибиты, гвоздем. В ставнях по одному колцу с пробоями. В палубу окно, в нём ставень на крюках и петлях, при нём задвижка з двумя скабками. Для отвору скоба железная же. Двери збивные на шпонки, на крюках и петлях. При них две тяги, заложка одна. В ней с боков по обои стороны между заборами двои нары, с одного плотные. Ис каюты на палубы кверху лесница в тетивах. При обоих каютных люках в крышках колца с пробоями. На углах полосы железные, прибиты гвоздем. У палубных двух люков накрывшки двойные, в них восем колец с пробоями и через них полосы железные. Прибиты гвоздем. При тех же люках для заправки сверху накладные две полосы железных с крюками. При люках в палубу забито 4 пробоя. У камбусного люка в накрывшке два колца и полосы две черес люк прибиты гвоздем.

/Л. 6/ Брашпиль лежачей в стоячих же кмеках. На нём четыре обруча железных, в них весу...

В паловых гнездах восем планок железных же весом...

Пал берёзовои на железной петле, в ней весу...

На кмеках вокруг два бугиля железных весом...

В кмеках две болты скрозных с колцами, в них весу...

Шпиль стоячей, на нём бугиль железной. Подставка и пятка, колцо железные ж, да два пала на болтах. В палубах две болты с чеками за которые фалы крепятце.

На каюты для брас в борте 2 пробоя. Сверху на бортах 2 пробоя. За бортами 2 пробоя. На каюты 2 колца с пробоями. Сверху для такелей 2 колца. На носу за бортами для такелей колец железных 6. Для бушприка 1. Итого 7.

В камбусе очаг кирпичной, под ним цренных полиц... В них весу...

/Л. 6 об./ Таган на ножках весом 30 фунтов. Подле очага у гуланца двери на крюках и петлях, в них одна скобка и наметка с пробоями железными, и замок висячей, и два пробоя.

В интрюме в доске кольцо с пробоем. Крест деревянной простой. На трубе дымоволок и ставень деревянные.

Верховой снасти.

Грот мачта елова длиною $13\frac{1}{2}$ сажень. На ней приделаны нащeki еловы, прибиты гвоздем и привязаны стеклинном, коего употреблено 3 спуска весом 21 фунт. В мачте два шкива пахкаутовых, нагиль сандалной $2\frac{1}{4}$ фунт.

Шесть вант в них во всех длины $69\frac{1}{2}$ сажень, толщиною 5 дюймов, весом 9 пудов 10 фунтов.

Штак длиною $11\frac{1}{2}$ сажень, толщиною $5\frac{1}{2}$ дюймов, весом 2 пуда 10 фунтов.

/Л. 7/ При шести вантах талрепы. Каждой длиною по $6\frac{1}{2}$ сажень, толщиною $2\frac{1}{4}$, весом 1 пуд 5 фунтов.

К штаку талреп 7 сажень, толщиною $2\frac{1}{4}$, весом 11 сажень.

Крак штак длиною $2\frac{1}{2}$ сажень, толщиною 5 дюймов, весом 12 фунтов.

4 шкенделя длиною 23 сажени, толщиною $4\frac{1}{2}$ дюйма, весом 2 пуда 20 фунтов.

Мантылеи 4, из них два длиною 18 сажень, толщиною $3\frac{3}{4}$, весу 1 пуд 20 фунтов. Еще 2 длиною 17 сажень, толщиною 3 дюйма, весу 1 пуд.

2 лопыря длиною $46\frac{1}{2}$ сажень, толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весом 1 пуд 30 фунтов.

2 лопыря 45 сажень, толщиною $2\frac{1}{4}$ дюйма, 1 пуд 22 фунта.

/Л. 7 об./ При вантах 6 ванпутин железных, проняты скрозь руслины и утверждены в баркоты пробоями. Во всех весу... При них же и при штаке юнфаров деревянных 14.

С правой стороны по вантам вверх выглины. В них стеклина шестерика два спуска весом 34 фунта.

При мантылях и такиялх блоков одинаких 8, двойных 4 с гаками и ковышами железными. В них шкивы пахкаутовы, нагили сандалны.

Рей длиною 9 сажень, при нем прибито колец с пробоями 4; у них привязаны для подвивки паруса сезни, плетены из юзина.

Раксы двойные 20 ксарков и 8 конков, в них гоитан длиною 5 сажень, толщиной 3 дюйма, весом $6\frac{1}{2}$ фунтов.

/Л. 8/ Средник 5 сажень толщиной 1 дюйм, весу 3 фунта.

Конкова длиною 35 сажень, толщиной 1 дюйм, весом 22 фунта.

2 шкенделя фаловых длиною оба 27 сажень, толщиной $5\frac{1}{4}$ дюйма, весу 4 пуда. При них 2 лопыря длиною 84 сажени, толщиной $2\frac{1}{2}$ дюйма, весом 2 пуда 20 фунтов. У них два блока одинарных.

В штропах и гаках и ковышах — в них нагили сандалны, шкива пахкаутовы. При них же двоинных 2 блока, шкива пахкаутовы, нагили сандалные.

2 шкенделя к брасам длиною 12 сажень, толщиной 4 дюйма, весу 1 пуд 10 фунтов. В них вращено 2 блока, шкива пахкаутовы, нагили кизилевы.

2 лопыря к брасам же. Во обоих длины 36 сажень, толщиной $2\frac{1}{2}$ дюйма, весом 1 пуд 6 фунтов. /Л. 8 об./ При них 2 блока. В штропах шкивы пахкаутовы, нагили кизилевы.

2 топонанта длиною 70 сажень, толщиной 2 дюйма, весом 1 пуд 30 фунтов. При них 4 блочка. В штропах шкивы пахкаутовы, нагили сандалные.

Два шкота длиною 38 сажень, толщиной $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 1 пуд 15 фунтов. При них 4 блока одинарных. В штропах шкива пахкаутовы, нагили кизилевы. Из них 2 з гаками и ковышами.

2 галса длиною 18 сажень, толщиной 4 дюйма, весу 1 пуд 20 фунтов. При них 2 гака с ковышами железными.

При рее рогожка плетенная из кабалок весом 15 фунтов.

Буглины околные длиною 35 сажень, толщиной $1\frac{1}{2}$ дюйма, весом 20 фунтов. При них на фок мачте 2 блочка. В штропе шкива пахкаутовы.

/Л. 9/ Парус. В нем холста в 48 полос с косяками и поперечными полосами подзорными болтами всего (справитце в ордерной 1790 году книге)

Кругом ево тетива длиною 38 сажень, толщиною 3 дюйма, весом 3 пуда. Шприндовы длиною 5 сажень, толщиною $2\frac{1}{2}$, весу 6 фунтов.

Трои ревы, в них стеклина 3 спуска, весу 21 фунт.

Ниток шитных 5 фунтов; пенковых для комаченья и обшивки около $4\frac{1}{2}$ фунта.

Подзор $3\frac{1}{2}$ сажени, толщиною 3 дюйма, весу 9 фунтов.

Малые буглины верхние по 16, средние по $11\frac{1}{2}$, нижние по 10 аршин, а всего 30 сажень толщиною 3 дюйма, весу 32 фунта.

Две цепи; в них гоитины длиною по 2 сажени, толщиною 3 дюйма, весу 10 фунтов.

/Л. 9 об./ Флюгор флаудугу синего 3 аршина; при нем флаштак деревянной. В нем прут железной, наверху маковка золочена.

Фок мачта елова длиною 8 сажень. В ней шкив пахкаутовой, нагилъ сандалной. С ней штак на бушприке 14 сажень, толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весу 35 фунтов.

2 шкенделя длины 9 сажень, толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весу 22 фунта.

2 лопыря 24 сажени толщиною 2 дюйма, весу 35 фунтов. При тех такиях блоков двойных 2 одинарных 2. В штропах при них гаков 4 с ковьями. В них шкива пахкаутовы, нагили сандалны.

/Л. 10/ Фал длиною 22 сажени, толщиною 2 дюйма, весу 33 фунтов. Буглины 20 сажень, толщиною $1\frac{1}{2}$ дюйма, весу 11 фунтов.

Конкова шесть сажень, толщиною 2 дюйма, весу 6 фунтов.

Брасы 20 сажень, толщиною $1\frac{1}{2}$ дюйма, весу 15 сажень. При них 2 блочка в штропах привязаны на грот штак. В них шкива пахкаутовы, нагили дубовы.

Рей длиною 5 сажень, при нем 2 колечка с сезнями.

Раксы двойные, шаркав 20, конков 3, в них гоитин 3 сажени толщиною 2 дюйма, весом 6 фунтов.

Шкоты длиною по 6 сажень, толщиною 2 дюйма, весу 11 фунтов.

Парус длиною (справитце в книге, которая была в Суме при строении).

/Л. 10 об./ Кругом тетива 20 сажень толщиною 5 дюйма, весу 30 фунтов.

Шприндовы 10 аршин толщиною 2 дюйма, весу 4 фунта.

При цеплин гоитин $1\frac{1}{2}$ сажени толщиною 2 дюйма, весу 2 фунта.

Флюгор фладугу синего $1\frac{1}{2}$ аршин. При нем флаштак деревянной. В конце прут железной, маковка золочёна.

Бушприк длиною 9 аршин. В нём в конце шкив пахкаутовой.

Для фок буглин два блочка привязаны к штаку стеклином.

Нижней у бушприка конец утверждён к баку полосой з двумя болтами с чеками; в них весу... (справитце в книге).

/Л. 11/ Бизань мачта длиною 11 сажён, толщиною о палубу в круге $1\frac{1}{4}$ аршин. В ней на топике железной с крючком и подставкой; в нем весу (справитце в книге).

В ней шкив пахкаутовых 2; внизу петля железная в которую гик вкладывается.

Штак к гротови мачты длиною 11 сажён толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весу 23 фунта. При нём талреп длиною 4 сажени, толщиною 1 дюйм, весом 4 фунта. Для того ж штак в грот мачту; колцо с пробоем.

Четыре ванты, в них 32 сажени толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весом 2 пуда.

4 талрепа, в них длины 14 сажён толщиною $1\frac{1}{4}$, дюйма, весу 18 фунтов. При штаке и вантах 10 юнфаров деревянных, и в них 5 нижние окованы железом; в них весу...

2 шкенделя длиною 10 сажён толщиною $3\frac{1}{2}$, весу 25 фунтов. В них вращено 2 ковыша железных.

/Л. 11 об./ Два лопыря такилние длиною 22 сажени, весу 25 фунта, толщиною 2 дюйма.

Фал длиною 22 сажени толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 20 фунтов.

При такилях 4 блока, из них двойных и одинарных по 2, все в штропах с гаками и ковышами железными. В них шхивы пахкаутовы, нагили дубовы.

Шкендель к дырику длиною 4 сажени толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 7 фунтов.

Фал к дырику длиною 18 сажён толщиною $1\frac{1}{2}$ дюйма, весу 19 фунтов. В конце ковыш железной. При нём блок один. В нём шхив пахкаутовой, нагил дубовой. В другом конце ковыш железной з гаком.

Шкот длиною 6 сажен толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весом 6 фунтов.

Андопуть длиною 11 сажен толщиною $1\frac{1}{2}$ дюйма, весу 6 фунтов.

При ней 4 блочка в штопах и 3 гаками и ковышами в бортах 2 пробоя.

В них шхива пахаутовы, нагил дубовы.

/Л. 12/ Гик длиною 13 аршин; при нем на конце о мачту оков железной с крюком, на другом конце оков же с петли в конце для шкота. Шкив пахаутовой, нагил дубовой.

Гафиль длиною $1\frac{1}{2}$ сажен, у него на середине штроп с ковышем железным длиною 1 сажен толщиною 2 дюйма, весу $1\frac{1}{2}$ фунта. При нём же раксы одинарные, 7 шарков. При них гоитан длиною $1\frac{1}{2}$ сажен толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 3 фунтов.

Парус (справитце в книге)

Кругом тетива длиною 18 сажен толщиною 2 дюйма, весу 20 фунтов.

/Л. 12 об./ Шнур, которым привязывается к мачты длины 9 сажень, толщиною 2 дюйма, весом 15 фунтов.

Флюгор флагдугу синего $1\frac{1}{2}$ аршин.

Флаштак деревянной, в нём прут железной, маковка золочёна.

При руле штроп $1\frac{1}{2}$ толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весом 4 фунта.

2 рульталя длиною 13 сажень, толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весом 1 пуд 2 фунта. При них 2 блочка одинарны, гаков 2 с ковышами.

Буксир длиною 20 сажен толщиною 1 дюйм, весу 12 фунтов.

2 пертулина 10 сажень, толщиною 4 дюйма, весу 30 фунтов.

2 принимки 8 сажень, толщиною 3 дюйма, весу 12 фунтов.

2 фалрепа с обеих сторон прирощены к ковышам, прибиты в борты.

В них длины...

3 сажени толщиною $1\frac{1}{2}$ дюймов, весу 6 фунтов.

/Л. 13/ Буерепы

1 длиною 30 сажень, толщиною $3\frac{3}{4}$ дюйма, весу 2 пуда 25 фунтов.

2 длиною 25 сажень, толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 1 пуд 25 фунтов.

Завозы

1 длиною 150 сажень, толщиною $3\frac{1}{2}$ дюйма, весом 8 пудов 20 фунтов.

2 длиною 150 сажень, толщиною 3 дюйма, весу 13 пуд.

3 длиною 150 сажень, толщиною $2\frac{1}{2}$ дюйма, весу 3 пуда 30 фунтов.

Вяски

В 4 штуках, подержаны. Всего 60 сажень толщиною 4 дюйма, весу 8 пуд.

/Л. 13 об./ Два штропа для подъему бочек. В них длины 8 сажень, толщиною $4\frac{1}{2}$ дюйма, весу 36 фунтов. В них ковышев 6 железных.

Коната

1 длиною 135 сажень, толщиною 9 дюймов, весу 53 пуда.

2 длиною 135 сажень, толщиною 8 дюймов, весу 60 пуд.

3 старой, оба концы рублены, толщиною $9\frac{1}{2}$ дюймов.

Якоря

1 весом 22 пуда 3 фунта.

2 весом 13 пуд 20 фунтов.

3 весом 12 - - 30 фунтов.

Завозные

1 весом 4 пуда 5 фунтов.

2 весом 4 - - 20 фунтов.

/Л. 14/ Лот свинцовой весом $6\frac{1}{2}$ фунтов.

Лотин длины 44 сажени, весом 4 фунтов.

Флак в 6 полосах, длины $7\frac{1}{2}$ аршин, всего 45 аршин.

Часы песочные часовые 1.

На тоузе приставляется на подставку к бизани мачты, прихватывается крючками железными в пробои; в нём в среднем поставе трубка для постановления свечи в стороны для свету на компасы 2 слудки, да на палубы 2 же, в дверцах колечко с пробойцом железное.

В палубах два пробоя железных, к ним для удержания на отстое канатов прихватываются стопуры. Стопор 1 длины 1 сажень, толщиною 4 дюйма, весу 22 фунта з гаком и ковышем.

В кранбалах два шкивы пахкаутовых, нагили дубовы.

Безмен двупудовой, гирия и трубка медные, крючек железной, ремни сырамятные.

/Л. 14 об./ Котлов варчих з дугами железными три: 1 весом... фунтов; 2 весом... фунтов; 3 весом... фунтов.

Салник железной с коромыслом 1

Каделница железная 1

Деревянной посуды	
Бочек под воду и под квас	5
Ушатов три	3
Шаек	две 2
Ведер с крышками	два 2
Порочек две водочерпных	2
Кадка	1
Чаш осиновых	5
Блюд олно	1
Ковшев один	1
Решато одно	1
Скатертей две клечатинных мерою 4 аршин	2

/Л. 15/ Инструментов

Два пробойника с державками железными.

Молот боевой болшей один.

Молот малой один.

Мушкилей з буглими пять.

Конопаток сем.

Дорожников два.

Шапуров два.

Топоров два.

Ускои топор один.

Плотка огнивая одна.

Шкрапок пять.

Напарей разных сортов четыре.

Скобелей две.

Долото прямо одно.

Косар один.

Сваек рощельних три.

/Л. 15 об./ Крюков кулевых восем.

Лом болшей один.

Другой малой один.

Ножов два.

Крючков для чищения пазов два.

Багров с трубицами два.

Наперсток коначелной один.

Игол коначелных восемь.

Шитных игол десять.

Стаканов с дугами железными и языками три.

Три мошни кожаных водолейных

Две помпы водолейны верченые из бревен, на конце у одной бугиль железной.

/Л. 16/ Клеяденгов для подвивки коната плетеных из кабалок два.

Моржины два куска.

Мешков два куска.

Мешков реднинных три.

Фонарь стеклянной четыре стенной.

Крюк стоканной на дереве; при нём веревка 2 сажени.

Буев нетощеных 3.

Бот 5 набойной шит вицами с поттоварьем; при нём в носу и в корме 2 колца с пробоями железные.

В носовом коргу штроп полсажени, толщиной 4 дуйма.

Фаглин длиною 9 сажень, толщиной 3 дуйма, весом 30 фунтов.

/Л. 16 об./ Парусов два и старого лодейного паруса — по препорцьи.

Тетива стеклина 30 сажень.

Весел гребных 6, да кормовое одно.

/Л. 19/ Наместнику иеромонаху Симону Сыгину

/Л. 20/ Наёмные работники

1. Иван Русинов

2. Елесе́й Реболин

3. Степан Пахомов

4. Мелентей Пахомов

5. Семен Иванов

6. Михай Антонов

Штатной служитель

7. Федор Зимин

№ 1 Б

ЧЕРТЕЖИ ЛОДЫИ “ПРЕПОДОБНЫЙ ЗОСИМА”

1788 г.

Чертеж лодьи в проекции “бок” [см. на вклейке № 1]

Надписи на чертеже (слева на право):

/Л. 2 об.—3/ Всего штевень 4 са[жени] от валу у кормы 6 че[твертей]

крукъ 15 че[твертей]

11 че[твертей] <...>

12 че[твертей] до розвалу

до палуць

до палуць 18 че[твертей] 2 ве[рха]

до палуць 16 че[твертей] 2 ве[рха]

ветреницы с палуць вышина 1 че[тверть]

межвбаркотье 11 ве[рхов]

до палуць 16 че[твертей]

до палуць 18 че[твертей]

всего штевень 3 са[жени] 8 че[твертей] 2 в[ерха]

голова 1 че[тверть]

голова 14 ве[рхов]

от наборки 12 ч[етвертей]

до палуць 2 са[жени] 5 че[твертей]

толщина наборки понизу 4 ве[рха] а от баркота вверх 3 ве[рха]

а наборка плотная

длина по матицы 11 сажень толщина матицы 6 ве[рхов]

Чертеж лодьи в проекции “полуширота” [см. на вклейке № 1]

Надписи на чертеже (слева на право):

/Л. 2 об.—3/ 3 че[тверти] 2 в[верха]

3 че[тверти] 2 в[верха]

7 че[твертей] 6 че[твертей]

8 че[твертей] 6 че[твертей]

1 че[тверть]

весь долиною 2 са[жени]

Чертеж лоды в проекции “корпус” [см. на вклейке № 2]

Надписи под чертежом:

/Л. 2/ Палуба полтора верха

Потьтоварина 1 верхъ

Полщрена обшывки до баркота 2 ве[рха]

В межбаркоты бес четверти 2 ве[рха]

Ветреницы полтора верха

Баркоты <...> 3 ве[рха] посередине 4 ве[рха]

РГАДА Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496

Подлинник

№ 1 Б

РАСПОРЯЖЕНИЯ МАСТЕРА НА ЧЕРТЕЖЕ

1788 г.

/Л. 2/ Задать лес рубить сего 1788 года на осень по прибытию от города Архангельскаго, а строение завести 1789 года на осень. Строить мне мастеру и своими работниками из моего лесу, а поковка напарьи, рампалы, глухари и потребное число веревок, конопать и конопатенки и с вону ершыть, смола и вар оное все казенное. А ежели напареы монастырские кузнецы годных зделать немогут, то наимовать стороних казеным коштом, а другие струменты и топоры иметь нам свои и работать на своем хлебе в Сумском остроге, а на вырупку лесу и на строение доставать указы или билеты или что воспоследует, в том нас не спрашивать и доставать казёным коштом, и большая машта ежели попадет вырубать, то казёнными лошадми вывести, а ежели не попадет, то мне онои не дабывать, а оприче болшей машты всякие лесные надобности добывать мне. А в работе оное судно длиною по матицы 11 сажень полу 3я аршинной шыриною с опшывком 4 сажени, кормовой штевень 4 сажени, носовой 3 сажени 8 четвертей 2 верха, в трюме глубина в niskом месте 4 аршына, обшывка толщиною до баркота 2 верха, межвбаркотье бес четверти 2 верха, ветреницы полтора верха и палуба полтора верха, внутри поттоварина 1 верх, наверху ветреницы пушыть и в каютах <...> и с карнизами палуба палубить гладью, а в каюте подволока <...> взакрой, а в niskой каюте вглать и два полка работникам спать. Двери вывести сквось заборку на

палобе и листовка опушыть, а в верхней каюте зделать две кровати простые, 4 окна и 4 балаки и покарнизить по кромкам и по две книсы ко всякой балаки по одной в наборку, а другие снаружи, где как лутче. А в палубах зделать 2 перешва и укрепить лежачими кокорами против нижнего баркота от носу и до кормы <...> становить наружные книси в косяк — так крепче, и к заборкам перешвам также укрепить лежачими кокорами, и в повороте снутра по наборки класть поворотные доски и кокоры, где что пристойне в два верха ряда три или четыре, и прошыть сквось нагилями, а в носу положить лежачих кокор 4 пояса. А на верху и внутри вся топорная работа, что надобно к морскому ходу и бес чего быть неможно работать, вся ж резной и столярной работе нам неработать и не умею. А за оную работу и с лесом всего редил четыре ста рубли, а получан онае денги сего 1788 года на осень сто пятьдесят рубле, 1789 года на осень сто пятьдесят рублей, да по окончании наборки пятьдесят рублей, а досталине пятьдесят рублей по окончании работы. Работать хорошею работою, в чем и подписую Федор Рюхин своеручно.

Дано ему мастеру денег вдачаоке 5 рублей.

РГАДА Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496

Подлинник

№ 1 Г

**ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ ЛОДЕЙ “АПСТОЛ АНДРЕЙ”
И “СВЯТОЙ НИКОЛАЙ”**

Без даты

/Л. 4/ По мере нижеозначенные лодьи оказались длиною по килю с вону и со штевнями апостоль Андрей и святой Николай равны 27 аршин. По верху с корги на коргу и со штевнями святой Андрей 30 аршин, святой Николай $30\frac{3}{4}$ аршин. Широною против грот мачты с бортами до вонной стороны Андрей $8\frac{1}{2}$ аршин, Никола 8 аршин 6 вершков. В интрюме о грот мачту от подтоварья обе равны 3 аршина 6 вершков. Меж заборами по кинселю Андрей 19 аршин, Николай $18\frac{3}{4}$ аршина.

РГАДА Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5496

Подлинник

№ 2 А

ПОДРЯДНАЯ ЗАПИСЬ С МАСТЕРОМ ФЕДОРОМ РЮХИНЫМ

Не ранее 17 октября 1789 г.

/Л. 7/ Получена маиа 5 дня 1789 года; записав сообщить к делу. 1788 года ноября 25^{го} дня Ставропигиального Соловецкого монастыря господину отцу Архимандриту Иерониму с братиею и от его Высокпреподобия отправленному по инструкции для исправления порученных разных монастырских дел соборному Иеромонаху Карпу, в бытность его в Сумском остроге, Повенецкой округи прежде бывшей именованного Соловецкого монастыря вотчины Сумского острога крестьянин Федор Васильев сын Рюхин подрядился построить про монастырскую потребность новое мореходное судно называемое по здешнему приморскому обычаю лодью, гладкою по пристойности, топорною и пилюною подструге работою. К которому строению потребное число лесу еловаго и сосноваго вырубить и доставить мне в реченной острог своими мастеровыми и работными людьми доволное число плавежем в предбудущем 1789 году весною, к которой при плавке для предохранения лесу на свяску запруды и для здымки на гору сколко потребуетя веревок и якорей, оные отпустят мне из монастырской службы, а по убирке оные отдать мне ж обратно все в наличности, а на ону вырубку лесу от присутственных мест указное дозволение и билет исходатайствовать, и есть ли востребуются попенные денги или иные росходы по судебным делам, то оные платить монастырским коштом. А строение начать мне по прибытию с Мурманского промысла и от города Архангельского тогож года осенью, причём потребное число напарей нагильных, болтовых и гвоздевых, римпалов, глухарей, ломов с багаями, молотов и разных веревок, конопать, конопатчики с теми инструментами, и с вону ершить, вар, смола, железо и разная железная поковка и починка означенных инструментов, и оных кузнеческих мастеров с угольем и молотниками всех иметь монастырских, и что принадлежит к такелажу кроме меня. А прочие инструменты до плотничной пилюной и струговой работы принадлежащие и питомство иметь мне с своими работными людьми собственное. А строить нижеследующим порядком: длиною по матицы обложить на дватцати семи с половиною, шириною по носовой трети с обшивкою десять, внутри по килю меж заборами дватцать, /Л. 7 об./ в интрюме от подтоварья до палуб в самом ниском месте четыре аршина. Матичные кокоры и брусья положить толщиною по обделке в

отруб шесть вершков, кормовой штевень вышиной десять, а носовой девять аршин десять вершков, толщиной по препорции. Матицу сплотив из трех брусом, ис коих средней положить с крепкими по концам самородными кокорами со сростом на середине, а побочные от кормового до носового штевней с одного без сростов. Штевни к кокорам, и к тем штевням с нутра по кокоры припустить плотно и связать штевни с кокорами нагилями и болтами насквозь, и внутри концы завязать. А матицу в концах и посередине скрепить нагилями сквозь, а с боков бить нагель от нагиля в разстоянии по аршину, и меж оными нагилями бить болты железные чрез два промешка на стороне, а на другой так же глухарями чтоб наскрозь непроходили для течи вершка по два, а потом, поставя шпанготы, и кругом оных обрешатить. И от решатины сланные кокоры класть по низу до бархота толщиной в четыре вершка. А от бархота в верх в три вершка, кои притёсывать с причеткой плотно. В низу по плоскости лоди колодцы делать чрез четыре кокоры по полу футу, да сверх того, вдоль лоди по матицы зделать для проходу воды по лаинам две ноздри, а по слани на середине внутри, а не на подтоварье, положить кинсель, и к нему по сторонам по брусу такие же все с одного без сростов толщиной в шесть вершков и причертя к кокорам прибить нагилями и болтами сквозь сланные кокоры и матицу плотно. В нутре же в кормовом и носовом заборах перешвы положить кореньями к верху, и к тем перешвам положить брештуки по одному к концу. Под мачту брештук. В корму под каютным моском по розвалу брештук, и збить нагилями плотно. На кормову перешву положить брус, в которой дверные стойки ставят по ужожеству. Балаки класть по пристоиным местам толщиной по препорции. У оных балак у каждого конца книси двойные плотные по ужожеству с наборкой и стойками в ряд. А о балаку коренье в пять и четыре четвертей, кои к балакам прибывать нагилями и болтами. Положа балаки и книси, класть вокруг двои бархоты из бревен шириной восемь дюймов, толщиной во середине в четыре, а в згибах в три вершка с подрубкою, ис которых нижней бархот в три, а верхней в два ряда, толщиной в пять дюймов, а шириной в восемь дюймов. Обшивку начать снизу от матицы набоями до нижняго бархота толщиной в два вершка. Меж бархотами в один и три четверти верхнюю над бархотами в полтора вершка. И ту обшивку иметь из крепкого соснового тесу без надломин и щелей и без жуков. И вести оную по рейке, /Л. 8/ чтоб пазы были прямые и провесов нисколько б не было, и сросты приводить в разных, а не в одних мес-

тах, прибывая баркоты и обшивку по пристойности нагилями болтами и гвоздми плотно. А досок крепко наблюдать, что б оттого не кололись, тако ж и палубить таковым же тесом толщиной полтора вершка гладью на гвоздье, концы пропускать в каютной забор. А где быть грот мачты, класть для крепости три бруса широких толщиной в четыре вершка. В каюту положить четыре балаки и к ним по две книсы и покрыть тесом внутри на две третьей с карнизами, а поверхность гладью. Мост замостить взакрой. По обоим сторонам зделать две кровати гладкой простой работой. В заднем заборе зделать четыре окна с зимзами и ставнями и дверь по пристойности вывести скрозь заборку на палубу. В нижней каюте зделать два окна малых и два полка для спанья работным людем, да для нагруски лесом с зади в розвале о самой мосте и в заборке зделать по окну со ставнями мерой во все стороны по четырнатцати вершков. Дверь и лесницы опушить плотно гладью, а в каютах стены и от палуб ветренницы опушить же строганым гонтом с карнизами. Под плансырь и по верхнему розвалу и по бортам вокрут всей лодьи обложить карнизы. В палубах естли угодно будет для креппы зделать две перешвы от носу и от кормы, укрепить лежачими кокорами против нижняго бархота и на оные поставить наружные книсы в косяк и прошить нагилями. А коли ж предусмотрится в них к нагруски лесов помешательство, то оные перешвы вовсе отменить, а положить вместо того снутра бархоты. От кинселя по слани и кокорам оподтоварить до палуб пиловым тесом, кои толщиной в один вершек, в том числе положить по сростам наборки по четыре ряда поворотных досок или кокор, где что пристойнее. Да против бархотов для креппы судна положить по одному ряду толщиною в два вершка. А в носу положить лежачих кокор четыре пояса. И под очаг брус класть с кокорой, а другой конец обязать книсою и прошить скрозь опшивку по пристойным местам нагилями и болтами. На палубах в носу брашпил положить лежачей длиной по препорции, а толщиной в двенатцать вершков. Кнеки, в коих оному быть, збить ис брусья нагилями и болтами стоячие. Шпиль по угодности. Две помпы водолейные с дощаной опушкой. Кнеков, за кои будут вяски крепиться в борты на носу и на корме по четыре поставить в пристойных местех. Так же и при бортах планки за кои всякие снасти крепится имеют, прибить плотно на гвоздье и болты. На два люка палубные зделать крышки двойные, а на каютные и камбусные одинакие плотные. Мачту гротовую, ежели мне попадется в лесе в угодность, срубить. А вывести оную всему монастырскими

лошадми. А ежели не попадетя, то оной мне и не добывать. А где оная кроме меня достата будет, то к оной нащоки приделать по пристойности. А фок и бизань мачты, бушприк, реи и цеплин достать мне и отделава, поставить по своим местам. Руль зделать /Л. 8 об./ и укрепить болтами плотно. Крюки и петли прибить и навесить. К нему же зделать румпель березовой накладной. Крамбалы, руслины, четыре хлюйс гата и шпигаты в пристойных местах обделать. И, одним словом, все что до топорной и струговой работы при том судне не минуемо для морского ходу принадлежит будет, и бес чего обойтись не можно, делать, (кроме резьбы и столярного), самым добрым мастерством, без всякой по свидетельству охулки без отговорочноу. Токмо при той постройке быть особливому от монастыря поверенному. И если что будет по усмотрению ево у той лодейной постройке монастырю полезное, в том мне мастеру не препятствовать, а работать все с ним, поверенным, по согласию. И что потребно будет к той лоди кузнечных поковок, то есть: болт, глухарей, разных разборов гвоздя, и по вышепредписанному инструментов и оные поправки, о том мне давать знать наперед заблаговременно поверенному, которой и должен так же приказывать оное исправлять своим кузнецам, дабы всем не последовало остановки. А построить мне оную лодью по вышеписанному основанию со всем в исправность и спустить на воду к оснастке будущего 1790го году, конча в мии месяце. А за оное строение и с поставкою потребнаго и годнаго лесу рядил платы четыре ста рублей. В то число получить сего 788 году при договоре сто пятьдесят рублей, будущего 789 года на осень сто пятьдесят рублей, да по окончании сборки пятьдесят рублей. А досталную пятьдесят рублей по окончании всей постройке в удобность по спуске на воду и по принятии оной лоди в монастырь. А есть ли я, мастер Рюхин, за каким либо препятствующим случаем приду к оной работы в несостояние и на назначенной срок не исправлю, а паче (от сего Боже сохрани) в случае несносной скорби и самой смерти, в платеже забранных мною денег представляю по себе нижеподписавшихся поручителей и подписуюсь.

К сея подрядной записи подрядчик Сумскаго острога крестьянин Фёдор Рюхин руку приложил и в задаток сто пятьдесят рублей получил.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476

Подлинник

№ 2 Б

ЗАПИСНАЯ ТЕТРАДЬ РАСХОДА БОЛТОВ, ЕРШЕВ, КОНОПАТИ И ДРУГИХ МАТЕРИАЛОВ НА СТРОЕНИИ ЛАДЬИ В СУМСКОМ ОСТРОГЕ СОЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА, ПОСЛАННОГО ДЛЯ НАДСМОТРА НАД РАБОТОЮ

17 октября 1789 г. — 19 июня 1790 г.

/Л. 1/ Подана июня 19 дня 1790 года записная тетрадь. Учиня материалам щет, выписать. Доложить по щете. Сообщить к делу.

Тетрадь, данная отправленному в Сумской острог к присмотру новостроющейся лодьи кормщику салдату Антону Умбачеву на записку употребляемым во оную лодью болтам, ершам, гвоздью, конопати, смолы и протчему.

Октября 17 дня 1789 году.

/Л. 2/

Месяц ноябрь	Число вещей	Пуды	Фунты
Дано Рюхину для скалчивания лекал гороцкой покупки гвоздя одотесу сто	100		
В матицу забито болт числом	11		
В них весу два пуда тритцать фунтов		2	30
Выдано мастеру Рюхину гвоздей решатинных на разные потребы пятьдесят	50		
В них весу девять фунтов			9
В носовой кноп болта забита	1		
В ней весу пятнатцать фунтов			15
Выдано Рюхину [гвоздей] для прибивки решатин гвоздей решатинного двести	200		
В них весу тритцать семь фунтов			37
В кормовой кноп болт забито числом	4		
В них весу один пуд тритцать восем с половиною фунтов		1	38 ¹ / ₂
Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных пятьдесят	50		
В них весу дватцать девять фунтов			29
Выдано мастеру Рюхину гвоздей решатинных двести	200		

В них весу тридцать пять фунтов			35
Выдано мастеру Рюхину гвоздей решатинных сто пятьдесят	150		
В них весу дватцать семь фунтов			27

/Л. 2 об./

Месяц март	Число вещам	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину ершов пятьдесят	50		
В них весу два пуда дватцать фунтов		2	20
Выдано мастеру Рюхину гвоздей палубных сто восемьдесят два	182		
В них весу один пуд шеснатцать фунтов		1	16
Выдано мастеру Рюхину ершов дватцать пять	25		
В них весу один пуд семь фунтов		1	7
Выдано мастеру Рюхину гвоздей палубных	1278		
В них весу семь пуд тридцать два фунта		7	32
Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных	55		
В них весу дватцать семь фунтов		27	
Выдано мастеру Рюхину болт в штевень носовой две	2		
В них весу дватцать один фунт		21	
Выдано мастеру Рюхину верхны баркоты гвоздей баркотных	100		
В них весу два пуда десять фунтов		2	10
Выдано мастеру Рюхину болт в балаки тридцать четыре	34		
В них весу три пуда		3	

/Л. 3/

Месяц декабрь	Число вещей	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину ершов пятнадцать	15		
В них весу тридцать фунтов			30
Месяц январь			
Выдано мастеру Рюхину болт в кинсель три	3		
В них весу тридцать фунтов			30
Месяц февраль			
Выдано мастеру Рюхину ершов десять	10		
В них весу дватцать фунтов			20
Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных	50		
В них весу тридцать фунтов			30
Выдано мастеру Рюхину болт в кинсель			
Скрозь наборку и в матицу с крушками заклепные болт дватцать пять	25		
В них весу шесть пуд шестнадцать фунтов		6	16
Выдано мастеру Рюхину гвоздей решатинных сто	100		
В них весу дватцать пять фунтов			25

/Л. 3 об./

Месяц март	Число вещам	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину в нижни баркоты ершов пятьдесят	50		
В них весу два пуда пятнатцать фунтов		2	15
Выдано мастеру Рюхину в нижны баркоты гвоздей баркотных 100	100		
В них весу два пуда пять фунтов		2	5
Выдано мастеру Рюхину одנותесных гвоздей сто	100		
В них весу четыре фунта			4
Выдано мастеру Рюхину в нижны баркоты баркотных гвоздей пятьдесят	50		
В них весу один пуд три фунта		1	3

Выдано мастеру Рюхину ершов в нижны баркоты дватцать	20		
В них весу один пуд два фунта		1	2
Выдано мастеру Рюхину в обшивку обшивочных гвоздей двести	200		
В них весу два пуда дватцать фунтов		2	20
Выдано мастеру Рюхину в баркоты раскрепных болт дватцать два	22		
Крушков дватцать два	22		
В них весу два пуда		2	

/Л. 4/

	Месяц апрель	Число вещей	Пуды	Фунты
	Выдано мастеру Рюхину обшивочных гвоздей сто	100		
	В них весу один пуд восем фунтов		1	8
	Выдано мастеру Рюхину обшивочных гвоздей сто	100		
	В них весу один пуд девять фунтов		1	9
	Сначала бытности моей расход чинил запискою моей был верен апреля по 6 число сия тетрадь отдана прикащику Андрею Пономареву, в чем я, поверенной салдат Антон Умбачев и росписал.			
Апрель 8го	Выдано мастеру Федору Рюхину гвоздей обшивочных поверенным Андреем Пономаревым	280	3	18
13	Выдано мастеру Федору Рюхину гвоздей обшивочных двести числом	200	2	18
16	Выдано мастеру Рюхину гвоздья трещинного мелкого,	100		4
	баркотного крупного дватцать гвоздей	20		19
	Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных двести	200		

	В них весу два пуда девятнадцать фунтов		2	19
	Выдано мастеру Рюхину гвоздей одностесных двести	200		
	В них весу восем фунтов			8

/Л. 4 об./

Месяц апрель	Число вещей	Пуды	Фунты
Выдано Рюхину обшивочных гвоздей числом	200		
В них весу		2	18
Выдано мастеру Рюхину обшивочных гвоздей числом	200		
В них весу		2	20
Выдано мастеру Рюхину обшивочных гвоздей числом	15		
В них весу			12
Выдано мастеру Рюхину поттоварных гвоздей числом	200		
В них весу			23
Месяц май			
Выдано мастеру Рюхину городцкой покупки гвоздей одностесных числом	200		
В них весу			8
Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных числом	50		
В них весу			11

/Л. 5/

Месяц май	Число вещам	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину поттоварных гвоздей числом	120		
В них весу			13
Выдано мастеру Рюхину ванпутин числом	6		

В них весу		4	20
Ему же мастеру выдано для такилей в борты и в разные места колец числом	21		
В них весу		3	5
Выдано мастеру Рюхину одностесных гвоздей нашей поковки числом	260		
В них весу			12
Выдано мастеру Рюхину ершов числом	4		
В них весу			8
Выдано мастеру Рюхину гвоздей бархотных числом	25		
В них весу			21

/Л. 5 об./

Месяц май	Число вещам	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину в руль болт	2		
Полоса под руль для окрепы полоса	1		
К дверем каютным крюки и петли			
В них весу			1
В бак забито ершев	10		25
Выдано гвоздей палубных	10		6
Конопати щипаной в матицу и в бока до верхово баркота употреблено		60	
Смолы употреблено	бочки 4	33	
Холста употреблено фок парус	аршин 441 ¹ / ₂		
В бизань парус	аршин 320 ¹ / ₂		
В остатке	аршин 238		

/Л. 6/

Месяц май	Число вещам	Пуды	Фунты
Выдано мастеру Рюхину обшивочных гвоздей числом	120		
В них весу		1	15
Выдано мастеру Рюхину палубных гвоздей числом	140		
В них весу		1	5
Выдано мастеру Рюхину болт в брештуке числом	4		
В них весу			38
Выдано мастеру Рюхину однотесных гвоздей числом	50		
В них весу			8
Выдано мастеру Рюхину крюков и петель рюлевых пар	4		
В них весу		9	30
Ему же мастеру Рюхину выдано ко оним петлям гвоздей рюлевых	73		
Палубных	150		
В них весу		2	17
Выдано мастеру Рюхину гвоздей обшивочных числом	25		
Палубных	10		
В них весу			13

Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5476

Подлинник

№ 3

ЗАПИСНАЯ ТЕТРАДЬ САЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА
 ВЫДАЧИ ИНСТРУМЕНТЫ НА НОВОСТРОЯЩУЮСЯ ЛАДЬЮ
 В СУМСКОМ ОСТРОГЕ И РАСХОДА ДЕНЕГ

17 октября 1789 г. — 19 июня 1790 г.

/Л. 1/ Подана июня 19 дня 1790 года. Записав, сообщить к делу, справясь полученным, означенные выданные Рюхину материалы возвратно или не получены.

Тетрадь, данная отправленному в Сумский острог к присмотру новостроящейся лоды кормщику салдату Антону Умбачеву на записку выдаваемых мастеру Федору Рюхину к строению инструментов и прочих потребностей, по возвращении оных обратно, октября 17 дня 1789 года.

/Л. 2/

Число	Месяц апрель	Число вещей	Пуды	Фунты
11	Выдано мастеру Федору Рюхину для здымки кокор и для притяшки набоев к римпалам веревки белой девяносто пять сажень	95		
12	Выдано мастеру Федору Рюхину для битья болт и нагилей молотов железных два	2		
	Того ж числа выдано мастеру Федору Рюхину напарей			
	Болтовых	3		
	Нагильных	2		
	Ершова	1		
	Гвоздовых	2		
	Нагильна	1		

/Л. 2 об./

Месяц генварь				
5	Выдано мастеру Федору Рюхину для здымки кокор блаков двойных Одиннарных	2 4		
Месяц февраль				
10	Выдано мастеру Рюхину рымпалов с чеками и крушками пятнатцать В них весу два пуда тритцать три фунта	15	2	33
26	Выдано лодейному мастеру Федору Рюхину глухарей пять	5		
	В них весу дватцать четыре фунта			24
	Вышеписанные инструменты я, Рюхин, принял и росписался			

/Л. 3/

1789 года декабря 26 числа

Дана вкладом салдатом Петром Матфеевым Умбачевым напарья одна, в ней весу 12 фунтов

Росход денгам	Рублей	Копеек
От отца Паисия получено сто пятьдесят рублей	150	
У крестьянина Степана Коневалова сто рублей	100	
За конопатку наемным сумским обывателям производил плату Степан Коневалов		

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5467

Подлинник

№ 4

СОЛОВЕЦКИЙ МОНАСТЫРЬ. ЗАПИСНАЯ ТЕТРАДЬ
ПРИХОДА И РАСХОДА НА ПОКОВКИ ЖЕЛЕЗА И УКЛАДА
СОЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА, ПОСЛАННОГО В СУМСКОЙ
ОСТРОГ ДЛЯ НАДЗОРА НАД РАБОТАМИ
НА НОВОСТРОЯЩЕЙСЯ ЛОДЬЕ

17 октября 1789 г. — 19 июня 1790 г.

/Л. 1/ Подана июня 19 дня 1790 года. Записав по тетраде, учиня всему щет, выписав доложить по щете, сообщить к делу.

Тетрадь, данная отправленному в Сумской острог к присмотру новостроящейся лоды кормщику салдату Антону Умбачеву на запискуприходу и выдачи в расход на разные покровки железа укладу, и ис того сколко таких вещей сковано быть имеет и сколко безвозвратного угару окажется.

Октября 17 дня 1784 года.

/Л. 2/

Число	Месяц ноябрь	Число вещей	Пуды	Фунты
1	Выдано кузнецу Екиму Маселгину на роставку напарей и на наварку пробойников железа прутового один пуд пять фунтов		1	5
	К тем же напарьям укладу семь фунтов			7
16	Выдано кузнецу железа полосового к болтам под шляпы на четверугольные бляхи тритцать фунтов			30
20	Сковано блях тритцать четыре	34		
	Угару пять фунтов			5
22	Выдано кузнецу Екиму Маселгину на решатинно гвозде железа прутового один пуд тритцать пять фунтов		1	35
	Из оногo железа сковано гвоздей обшивочных решатинных двести семь	207		
	Угару явилось			15
	В них весу один пуд дватцать фунтов		1	20

26	Выдано кузнецу Екиму Маселгину на решатинно гвоздье железа прутового два пуда четыре фунта		2	4
13	Выдано кузнецу Екиму Маселгину на обшивочно гвоздье железа прутового один пуд дватцать фунтов		1	20
	Из оного железа сковано гвоздей обшивочных девяносто семь	97		

/Л. 2 об./

Число	Месяц декабрь	Число вещей	Пуды	Фунты
	В них весу один пуд одиннадцать фунтов Угару явилость		1	11 9
18	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на обшивочно гвоздье два пуда дватцать восем фунтов		2	28
	Из оного железа сковано гвоздей обшивочных сто шездесят пять	165		
	В них весу два пуда двенатцать фунтов		2	12
	Угару явилость			16
22	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на обшивочно гвоздье два пуда тритцать четыре фунта		2	34
	Из оного железа сковано гвоздей обшивочных сто семдесят пять	175		
	В них весу два пуда шеснадцать фунтов		2	16
	Угару явилость осминатцать фунтов			18
Месяц январь				
2	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на болты в балаки три пуда шеснатцать фунтов		3	16
	Из оного железа сковано болт	34		
	В них весу три пуда		3	
	Угару явилость			16

/Л. 3/

Число	Месяц январь	Число вещей	Пуды	Фунты
5	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на обшивочно гвоздье три пуда тридцать восемь фунтов		3	38
	Из одного железа сковано гвоздей обшивочных двести шездесят шесть	266		
	В них весу три пуда четырнадцать фунтов		3	14
	Угару оказалось			24
12	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на обшивочно гвоздье три пуда шеснатцать фунтов		3	16
	Обшивочных двести дватцать шесть	226		
	В них весу два пуда тридцать три фунта		2	33
	Угару оказалось дватцать три фунта			23
17	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на обшивочно гвоздье три пуда девятнатцать фунтов		3	19
	Из одного железа сковано гвоздей обшивочного двести тридцать пять	235		
	В них весу два пуда тридцать пять фунтов		2	35
	Угару явилось датцать четыре фунтов			24
19	Выдано кузнецу Маселгину полосового железа пятнатцать фунтов			15
	Из одного железа сковано под болты крушков пятнатцать	15		
	В них весу десять фунтов			10
	Угару явилось пять фунтов			5

/Л. 3 об./

Число	Месяц январь	Число вещей	Пуды	Фунты
24	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутового на решатинно и палубно гвоздье два пуда дватцать пять с половиною фунтов		2	25 ¹ / ₂
	Из оного железа сковано гвоздей решатинных сто дватцать пять	125		
	Палубных сто восемьдесят	180		
	В них весу два пуда одиннатцать фунтов		2	11
	Угару оказалость четырнатцать с половиною фунтов			14 ¹ / ₂
	Месяц февраль			
6	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового на крушки к болтам и к рымпалам на крушки ж и на чеки дватцать два фунта			22
	Из оного железа сковано на болты крушков пять, к рымпалам пятнатцать, того чек к рымпалам пятнатцать	15		
	В них весу осминатцать фунтов			18
	Угару явилость четыре фунта			4
9	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового на палубно гвоздье три пуда три фунта		3	3
	Из оного железа сковано гвоздей палубных триста дватцать пять	325		
	В них весу два пуда семнатцать фунтов		2	17
	Угару явилость дватцать шесть фунтов			26

/Л. 4/

Число	Месяц февраль	Число вещей	Пуды	Фунты
16	Выдано кузнецу Маселгину к болтам на крушки железа прутowego тридцать фунтов			30
	Из оногo железа скoвано к болтам крушков пятьдесят	50		
	В них весу десять фунтов			10
	Угару восем фунтов			8
21	Выдано кузнецу Маселгину на палубно гвоздье железа прутowego шесть пуд дватцать шесть фунтов		6	26
	Из оногo железа скoвано гвоздей палубных, в них весу пять пуд осминатцать фунтов		5	18
	Угару оказалость пуд восемь фунтов		1	8
	Месяц март			
12	Выдано кузнецу Екиму Маселгину железа прутowego в баркоты на болты два пуда пятнатцать фунтов		2	15
	Из оногo железа скoвано в нижней баркот и скрозь косы книсы розгибных болт дватцать три	23		
	Крушков дватцать девять	29		
	В них весу два пуда один фунт		2	1
	Угару явилость четырнатцать фунтов			14

Число	Месяц март	Число вещей	Пуды	Фунты
18	Выдано кузницу Маселгину железа прутового на болты в баркоты и на палубно гвозде четыре пуда		4	
	Из оногo железа скoвано розгибных болт в баркоты	21		
	Гвоздей палубных двести пятьнаццать	215		
	В них весу три пуда дватцать пять фунтов		3	25
	Угару явилость пятнаццать фунтов			15
30	Выдано кузнецу Маселгину на напарья для наварки укладки фунтов			10
	Из оногo укладки в Сороку на напарьи четыре фунта			
	Якову Ростовцеву на теж напарьи два фунта, того шесть фунтов			6
31	Выдано Кузнецу Маселгину на болты и на поттоварно гвоздье железа прутового один пуд семнаццать фунтов		1	17
	Из оногo железа скoвано две болты гвоздей поттоварных сто	100		
	В них весу один пуд шесть фунтов		1	6
	Угару явилость одинаццать фунтов			11
	Месяц апрель			
2	Выдано кузнецу Маселгину прутового железа в баркоты колца два пуда тритцать девять фунтов		2	39
	Из оногo железа скoвано колец десять	10		
	В них весу дватцать фунтов			20
	Отнесено в амбар два пуда пятнаццать фунтов		2	15
	Угару в дватцать фунтах явилость четыре фунта			4

/Л. 5/ Сначала в бытности моей расходу запискою моею чинил был верен апреля по 6 число сия тетрадь прикащику Андрею Пономареву, в чем я, поверенной салдат Антон Умбачев, и подписал.

Ап- рель 9	Выдано поверенным Андреем Пономаревым на поковку к новой лодыи железа прутowego кузнецу Петру Корнилину на колца разные весом		2 пуда	8 фунтов
		Число вещей	Пуды	Фунты
Того ж	Выдано кузнецу Петру Корнилину железа полосового ко кольцам на пробои и на другие потребности пуд тридцать четыре фунта		1	34
11	Выдано кузнецу Корнилину железа полосового на пробои к ванпутинам весом		3	9
13	Выдано железа полосового на поковку юнфаров два пуда дватцать фунтов		2	20
	Принять от кузнеца гвоздей подтоварных числом	180		
	Весу дватцать два фунта			22
	Угару явилось одиннатцать фунтов			11
	Принято от кузнеца железа тянутого на юнфары два пуда дватцать два фунтов		2	22

/Л. 5 об./

Число	Месяц апрель	Число вещей	Пуды	Фунты
	Из прежняго железа на пробои к колцам к Екимову кузлу[?] весом тридцать шесть фунтов с половиною			36 1/2
16	Выдано ему же кузнецу железа полосового на оковку юнфаров весом два пуда		2	
	Из оного железа угару явилось семь фунтов			7
19	Выдано кузнецу Якиму Маселгину железа полосового на оковку Юнфаров четыре пуда девят фунтов		4	9
	Из оного железа оковано юнфаров пять	5		
	Ванпутина тринатцать звен	13		
	В них весу два пуда тридцать восем фунтов		2	38

	Угару явилось тринадцать фунтов			13
	Осталось железа отнесено в амбар тридцать восемь фунтов			38
	Не в бытность поверенного Умбачева в шести выдач железа из 10 пудов 9 фунтов из дела сковано пробоев в кольца к баркотам числом	25	3	5
	Кольца в баркоты	10	20	
	Железа тянутого на юнфары весом делного		4	31
	Угару явилось во всем		2	3
26	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового для ковки мушкилей весом			13
	Из оногo железа оковано мушкилей	8		
	В них весом			10
	Угару явилось			3

/Л. 6/

Число	Месяц апрель	Число вещей	Пуды	Фунты
26	Выдано кузнецу Маселгину прutowого железа на гаки весом		2	9
	Из оногo железа сковано гаков	21		
	В них весу		1	35
	Угару явилось			14
29	Выдано кузнецу Маселгину на наварку дорожников укладу			10
Месяц май				
1	Выдано кузнецу Маселгину прutowого железа на гаки весом		2	
6	Выдано кузнецу Маселгину на болты железа прutowого			130
	Из оногo железа сковано болт числом	4		

	В них весу			27
	Угару явилость			3
9	Выдано кузнецу Маселгину на наварку молотов железа			6
	Маия 1 числа к той выдачи сковано гаков	19		
	Ковышев	40		
	В них весу		1	27
	Угару явилость			13

/Л. 6 об./

Число	Месяц май	Число вещей	Пуды	Фунты
12	Выдано кузнецу Маселгину полосового железа на оковку брашпиля		1	18
	Из оногo железа сковано колец	4		
	В них весу		1	10
	Угару явилость			8
15	Выдано кузнецу Маселгину прутового железа на гвоздьe однотесно			27
	Из оногo железа сковано гвоздей однотесных	160		
	В них весу			19 1/2
	Угару явилость			7 1/2
18	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового на болты на решатинно гвоздьe и на однотес		2	2
	Из оногo железа сковано болт в брештук числом	4		
	Гвоздей решатинных	90		
	Однотесных	50		
	В них весу		1	30
	Угару явилость			12
22	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового на рулевое и люковое гвоздьe			29

	Гвоздей	73		
	Люковых числом	150		
	В них весу		2	12
	Угару явилость			17

/Л. 7/

Число	Месяц май	Число вещей	Пуды	Фунты
26	Выдано кузнецу Маселгину железа полосового к рулю на полосу			23
	Из оногo железа скована полоса	1		
	В ней весу			20
	Угару явилость			3
28	Выдано кузнецу Маселгину железа прутового к рулю на две болты			25
	Из оногo железа скована болт	2		
	Каютным дверям крюки и петли			
	В них весу			20
	Угару явилость			5
	Месяц июнь			
3	Выдано кузнецу Ивану Евтюкову на поковку юнфаров и к брашпилю на болты и колца железа прутового		1	6
	Из оногo железа сковано колец и юнфаров и болт 2 и разных поковок			
	В них весу		1	
	Угару явилость			6

/Л. 7 об./

Число	Месяц июнь	Число вещей	Пуды	Фунты
5	Выдано кузнецу Ивану Евтюкову на поковку разных вещей железа			36
	Угару явилость			4

6	Выдано ему же Евтюкову к палу на згибку петлю и для окрепы бушприка коццо с пробоем железа полосового			24
	Из оногo железа сковано к палу петля и к бушприку коццо с пробоем			22
	В них весу			
	Угару явилость			2
7	В очаг положено на время прутового железа тянутого пруты	6	1	8
	Маия 18 числа дано взаимобразно архангелогородскому купцу Ивану Климову железа прутового семнатцать фунтов с половиною			17 1/2
	При сем и росписка с него взята			

/Л. 8/

Число	Месяц июнь 1790 года	Число вещей	Пуды	Фунты
16	Отдано кузнечному старосты Дмитрию Исакову железа прутового дватцать один пуд и два фунта		21	2
	Полосового железа ему же отдано три пуда дватцать фунтов		3	20
19	Отдано кузнечному Исакову гвоздей обшивочных	258		
	В них весу		3	10
	Ему ж отдано укладу		2	18
	Ему ж отдано ершов отдано		21	1
Отдана по приезду в монастырь				

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5475

Подлинник

№ 5

РАПОРТЫ СОЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА, ПОСЛАННОГО
В СУМСКОЙ ОСТРОГ ДЛЯ НАДЗОРА ЗА ПОСТРОЙКОЙ ЛАДЬИ

1790 г.

№ 5 А

ПОКОРНЕЙШИЙ РЕПОРТ СОЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА
СВЯЩЕННОАРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

18 июня 1790 года.

/Л. 1/ №53. Подана июня дня 1790 года записав сообщить к делу по тетрадам учиня выписав доложить.

Ставропигиального Соловецкого монастыря высокопреподобнейшему отцу священноархимандриту Иерониму

Солдата Антона Умбачева

Покорнейший репорт

Во исполнение данного мне от вашего высокопреподобия в 15 день октября прошлого 1789 года писменного приказа, я находился в Сумском остроге при строении в новой лодии во-первых, имея во все постройки время за рабочими безотлучное надзирание сколько мог по доверенности старался исполнять сообразно приказанию во всём, а что принадлежит до инструментов, то мастер принимал оные с роспискою, всегда обращал исправно ко мне. Сколько ж потреблено в постройку сей лодьи материалов, конопати, смолы, и на оснастку, равно и разновременной выдачи денег и о том представляю всего вашему высокопреподобию три приходно-расходные тетради, так как и взятые с мастера Рюхина в полученных им на расплату денег две росписки; а находившихся конопатчиков своих и сторонних включаю имянной список со означением времени бытия их в работе, оставшей же в ведении моём значущейся по данному регистру инструменты весу привезён те на лодии во обитель сюда, о чем покорнейше сиречь сие и рапортую.

Солдат Антон

18 июня
1790 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484

Подлинник

№ 5 Б

ПОКОРНЕЙШИЙ РЕПОРТ СОЛДАТА АНТОНА УМБАЧЕВА
СВЯЩЕННОАРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

16 апреля 1790 г.

/Л. 2/ № 21 Получен мая 1 дня 1790 года, записав сообщить к прочим, справясь в канторе, что надлежит к лодье снасти, для перевозу в Суму, чтоб заблаговременно приготовить.

Ставропигиального Соловецкого монастыря Высокопреподобнейшему Господину отцу нашему священноархимандриту Иерониму з братию.

Покорнейший репорт

Поспешествующею Всевышнего Господа Бога благодатию по усердию к стви обители Вашего высокопреподобия начатой прошлого 1789 года ноября от 15го числа лодья мастерам сумлянином Фёдором Рюхиным строится при смотреии ж того строения и выдачи ко оному материалов с самого онаго начала салдат Антон Умбачев и кузнец Еким Маселгин, а для работы к той лодьи блоков и протчаго исправления салдат же Матфей Кочнев генваря от бго числа сего года здесь в службе на монастырском

/Л. 2 об./ питомстве находится. С работаю же той лодьи по 6 число апреля наборка вся набрана опалублена каюта покрыта, а сверху до нижняго бархота обшита, а снизу от матицы правого боку обшито 8 рядов, а в протчем за помощию Божию строение той лодьи производится имеет неупустительно, а что по повелению Вашего Высокопреподобия построению оной лодьи расходу денежною суммою произошло от иеромонах Паисия сто пятьдесят рублей да от Сумлянина Степана Кочнева шездесят пять рублей и впрет происходить будет, о том по приезде моему во святую обитель Вашему Высокопредобию ясно донесено быть имеет. По приезде моём в Сумской острог у прикащика Андрея Пономарева кателаж и протчее имущество по реэстру принял сходственно, толко неоказалось двух осиновых чаш, которые от сушиленного по ордеру не взяты, а что к новопостроенной лодьи

надлежит данному от меня /Л. 3/ в кантору реэстру разных разборов снасти и когда она поспеет, прошу прислать в Сумской острог.

Вашего Высокопреподобия
нижайший раб салдат
Антон Умбачев благословения
Вашего прошу.

Апреля 16 дня
1790го года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484
Подлинник

№ 5 В

ПОКОРНЕЙШЕЕ ПРОШЕНИЕ СОЛДАТА АНТОНА
УМБАЧЕВА СВЯЩЕННОАРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

16 апреля 1790 г.

/Л. 4/

Получено мая 1 дня 1790 года

Ставропигиального Соловецкого мнтра Высокопреподобнейшему
господину отцу священноархимандриту Иерониму

Покорнейшее прошение.

По приказанию Вашего Высокопреподобия находился я у ново-построенной лоды салдат Антон, кузнец Еким Маселгин, столяр Матфей Кочнев обращался апреля до 6 числа при том отправлены повенецким исправником Суховым в город Кемь к майору Григорью Киприяновичу Вашкову, от него отданы альтилерискому порутчику для обучения., по прозбе отца протопопа Филипа Водохлебова отпущены мы /Л. 4 об./ в Сумской острог к своим должностям того ж апреля 26 числа и приказано нам быть по скрытии воды с первой оказией в монастырь непременно. Того ради вашего Высокопреподобия прошу,

кому приказано будет свою должность отдать должен ожидать от
вашего Высокопреподобия приказания

всепокорнейше прошу вашего
Высокопреподобия низжайшии рабу
салдат Антон Умбачев
благословения Вашего просит
Апреля 16 дня 1790 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484

Подлинник

№ 5 Г

ПИСЬМО АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА
АНТОНУ УМБАЧЕВУ

Без даты

/Л. 5/

Ставропигиального Соловецкого монастыря находящемуся в Суме при строении лодьи салдату Антону Умбачеву репорты твои минувшаго апреля от 16го наши получены сего маяя числа (1) — о успехе мастерава лодейного строения (2) — о отобрании от того дела тебя прочими в город Кемь к господину майору Вашкову и о возвращении до вскрытия воды паки в Суму нами сего маяя 1го числа получены.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474

Подлинник

№ 5 Д

ПИСЬМО АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА НАХОДЯЩЕМУСЯ
В АРХАНГЕЛЬСКЕ ЗАКУПЩИКУ МОНАХУ ФЕОФАНУ

Без даты

/Л. 7/

Ставропигиального Соловецкого монастыря находящемуся в Архангельске закупщику монаху Феофану

Отправлена к тебе для погрузки хлебом и припасами новопостроенная лодья именуемая преподобный Зосима с кормщиком и работными, какие с прописанием <...> даны пашпорты, а о лодье, если о по-

строики оным востребуется какое либо отношение на случай явись по доверенности в портовой таможни с требованием за клеймение заплати притом пошлинные им денги, а ежели потребуется о построении оной, то объявить что оная строени простую Соловецкую обитель для доставления в монастырь монастырским и прочим обитателем хлеба припасов и всяких потребностей строил мастер повенецкой округи Сумского острога Федор Васильев сын Рюхин за которую постройку платою удовлетворениен <...> потребных <...> строению попенные денги все запасены.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484

Черновик

№ 5 Е

СПИСОК НАХОДЯЩИМСЯ ПРИ НОВОСТРОЮЩЕЙСЯ
ЛОДИИ КОНОПАТЧИКАМ

Без даты

/Л. 8/

		<u>Свои</u>	<u>дни</u>		
		Штатный служитель			
		Афонасей Макаров		}	
салдаты	{	Максим Умбачев	16		
		Иван Маселгин	14		
		Амос Батарин	7		
		Амос Батарин {смолу варил парус конопатил	16		
			2		
		<u>Сторонния</u>			
Крестьяне Сумляне	{	Алексей Гадов	17	}	
		Иван Михалев	15		
		Петр Легкой	7		
		Илья Рохмистов	16		
		Иван Рагозин	12		
		Степан Койдин	14		
		Алексей Бекетов	3		
Алексей Башмаков	8				
					Стефан Коневалов за конопатку деньги всем заплатил

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5484

Подлинник

№ 6 А

РЕЭСТР ПОТРЕБНЫМ ДЛЯ НОВОСТРОЯЮЩЕЙСЯ
В СУМСКОМ ОСТРОГЕ ЛОДЬИ ПОТРЕБНОСТЯМ 1789 ГОДА

Сентябрь 1789 — октябрь 1789 г.

/Л. 1/

	А имянно	Число	Пуды	Фунты
	В постройку болтов в кинсель в 3 отруба длиною по аршину	30	вместо болт железа катаного в препорции на болт 9 пудов 35 фунтов	
	В матицу длиной по 5 четвертей	10		
	В штевни болт по 6 четвертей	10		
Отпущен	Ершов в книсы и баркоты	200		
Отпущен	Гвоздья: бархотного по препорции	300		
500	обшивочного	2000		
350	палубного и на ветреницы	2000		
	К строению принадлежащего римпалов с чеками и колцами	20		
	Глухарей	10		
	Железа на ванпутины и на крамки [?] и в разные места на колца и бугили прutowого, полосового пополам	100	пуд	20 фунтов
	Крюков и петель рулевых пар	4	9	30
	Железа обручного на брашпиль и прочее		3	10

/Л. 1 об./

	Звание потребностям	Число	Пуды	Фунты
	Инструментов Ершов железных	2		
	Молотов болших боевых, от кузнечного	6		
	Конопаток	2		
	Дорожников одноручных	8		
	Мушкилей с бугиями	12		
	Напарей: нагильных	4		
	болтовых	2		

Гвоздей разных разборов по сортам гвоздя	5		
Матичных	2		
Ершевых	1		
Блочков небольших со шкивами	8		
Укладу для наварки напарей и дорожников и прочего	3		

/Л. 2/

Звания потребностям	Число	Пуды	Фунты
В лодью			
Конопати щипаной		70	20
Смолы на вар и смоление 5 бочек весом		40	получено
Сала трескового в жирбаки при конопати			20
Ряднины на оклечение помп аршин	20		
На клейденги на обвязку помп и конатов			
Коната старого на предье	10	пуд	
Бот со всем прибором	1	подряжен	
Ниток голанских			7 ² / ₄
Стеклина спусков	6		
Марлина	5		
Юзина спусков	6		
На выглины девятерик и спуск	2		
Шхивов пахкаутовых в мачты в блоки и протчие места разных до	70		
Блоков двойных и одинарных	65		
Юнфаров	35		
Конатов болших	2		
Якорей от 16 до 18 пудов	2		
Завозных	2		
Завозных тросов толщиной думов	2		
Вязок из старого троса	2		
Флагдугу на флюгару аршин	160		
На ванты и шкендели троса толщиной 51/4	1		
Флагдугу на флак разных разборов аршин	42		

/Л. 2 об./

	Число	Пуды	Фунты
На брасы и на шкоты спуск думов	1		
На малые ванты и фалы спуск думов	1		
На топонанты и буглины спуск думов	1		
На буерепы и на галсы спуск думов	1		
На фалы и лопыри гротовые	1		
На нагили в мачты сандалу к выделки нагильных кроме щепы			35
Кизилю в мелкие блоки			20
Котлов медных	3		
Кожи на мошни на	4		
На языки на	4		
На рукав и помпы длиною 3 четверти, шириною 10 верхов			
Замок для затвору каюты	1		
Сала говяжьего на смаску снасти			20
Пахкауту на шхивы в одной штуке		2	
Шхивов пахкаутовых	8		19
Компосов	3		
Железа стары заслоны под очак весом		1	20

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474

Подлинник

№ 6 Б

ПРИКАЗ АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА
САЛДАТУ АНДРЕЮ УМБАЧЕВУ

Сентябрь 1789 г.

/Л. 3/ Приказ Ставропигиального Соловецкого монастыря архимандрита Иеронима того ж монастыря салдату Андрею Умбачеву.

В потребность новостроющейся в Сумском остроге лодьи при сем по приложенному реэстру отпущено с тобой разных потребностей определенное число, которые по данным тебе ордерам приняты, отвести в Сумскую дворовую службу и препоручить поверенному Андрею Пономареву для доставления по требованию кормщика Антона Умбачева материалов к новой лодьи, и сколько чего отпущено будет, с попутной оказией нам репортовать.

Сентября дня 1789 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474

Подлинник

№ 6 В

РЕЭСТР ПОТРЕБНЫМ И ПОСЛАННЫМ
К НОВОСТРОЮЩЕЙСЯ ЛОДЬЕ МАТЕРИАЛАМ

Октябрь 1789 г.

/Л. 4/ Реэстр потребным и посланным к новостроющейся лодье материалам 1789 года октября день.

А имянно	Число	Пуды	Фунты
Вместо болт в матицу железа катаного на болты в препорцию		9	35
Гвоздей обшивочного	500		
Палубного	350		
Однотесного городской поупки	1000		
Крюков и петель рулевых пар	4	9	30
Железа обручного на брашпиль и прочее		3	10
Молотов боевых	6		
Напарей нагильных	4		
Болтовых	2		
Гвоздевых разных разборов	5		
Матичных	2		
Ершовых	1		
Флагдугу на флаки 3х разборов аршин	27		
Железа старого заслонного под очаг		1	20
Сала говяжьего на смаску снастей			20
Компасов	3		
Шкивов пахаутовых	8		19
Пахауту на шкивы в одной штуке		2	

/Л. 4 об./

	Число	Пуды	Фунты
Котлов медных варчих	3		
Сандалу на нагили			35
На буереп троса нового сажень	30		
На вяски троса старого сажень	50		
На парусы холста сурового аршин	1000		
Прядена марлина спусков	5		
Смолы на смоление и вар бочек	5	40	
Сала трескового в жирбаки			20

Мешков	3		
Чаш и блюд по	2		

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5474

Подлинник

№ 7 А

ИЗ "ПОКОРНЕЙШИЙШЕГО РЕПОРТА" ИЕРОМОНАХА
СИМОНА СВЯЩЕННОАРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

19 августа 1789 г.

/Л. 190/ Ставропигиального Соловецкого монастыря
Высокопреподобнейшему господину отцу нашему
священноархимандриту Иерониму

Тогож монастыря наместника иеромонаха Симона
Покорнейший репорт.

<...> А при сем повелением Вашего высокопреподобия в
Сумской острог назначенная лодья именуемая Святой Архангел
Михаил отправлена. На ней сколко чего с кормщиком Андреем
Умбачевым послано, все значится в нижеписанном реэстр.

Нижайший послушник и богомолец
Наместник иеромонах Симон
19 августа
1789 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448

Подлинник

№ 7 Б

РЕЭСТР ПОГРУЖЕННЫМ В ЛОДЬЮ ПОТРЕБНОСТЯМ

19 августа 1789 г.

/Л. 191/

А имянно	Число	Пуды	Фунты
К новостроющейей лоди материалов А имянно			
Ершов железных	200	9	26
Гвоздей бархотных	259	6	20
Гвоздей обшивочных	500	6	23
укладу		3	
Железа разного разбору		100	20
Замок новый висючей	1		
Якори			
первой		5	

второй		3	20
третей		12	5
четвертой		13	35
Трос в 2х кусках толщиной в 5 1/2 дюмов	1		
Тонкой снасти кругов	3	11	30
<...> 2 толщиной в 2 дюма а один 1 1/2 дюм			
Конат новой за глухими концами толщиной 8 дюмов	1		

/Л. 191 об./

	Число	Пуды	Фунты
2 конат держаной толщиной в 9ти дюймов с обоих концов сечен.			
На штак девятерика толщиной в 6ти дюймов сажень		2	20
Кизилю дерева			20
Блоков двойных и маленьких для подъему кокор	4		
конопатов	12		
Дорожников одноручных	5		
двуручных	6		
Мушкалей с бугилями	12		
Ершов нагилних	2		
римпалов	20		
глухарей	10		
Конопати щипяной		68	7
Коната старого на клейденги к помпам сажень	10	10	
Кожи на 4 мошни и на 4 языка			
На рукав и помпы новой кожи длиною три четверти шириною 10 вершков			
Ряднины аршин на помпы	19		
Стоянок мурманских спусков	6		
Лес мурманских спусков	4		
Ниток галанских		6	1/2
На выглин девятерика спуск	1		
Завоз толщиной в 3 1/2 дюйма	1	13	20

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448

Подлинник

№ 7 В

ИЗ ПРИКАЗА АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА
НАХОДЯЩЕМУСЯ В СУМСКОМ ОСТРОГЕ СОБОРНОМУ
ИЕРОМОНАХУ ПАИСИЮ

20 декабря 1789 г.

/Л. 86/ Ставропигиального Соловецкого монастыря

Находящемуся в Сумском остроге за исправлением монастырских дел соборного иеромонаха Паисия

<...> Тогож монастыря салдату Василью Умбачеву получа сие, нарядить тебе сюда в Сумской острог салдата Матфея Умбачева для надобности к новостроящейся лодьи к строению блоков и прочих поделок с праздника Христова Рождества, чтоб к будущему 790^у году был непременно <...>

Декабря 20^{го} дня 1789 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448

Подлинник

№ 8 А

ИЗ ПРИКАЗА АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА
НАХОДЯЩЕМУСЯ В СУМСКОМ ОСТРОГЕ СОБОРНОМУ
ИЕРОМОНАХУ ПАИСИЮ И ПОВЕРЕННОМУ
АНДРЕЮ ПОНОМАРЕВУ

7 мая 1790 г.

/Л. 1/ Ставропигиального Соловецкого монастыря находящемуся в Сумском остроге соборному иеромонаху Паисию и поверенному Андрею Пономареву.

<...> Лодейную ковку за отлучкою Маселгина, коли охочей сискался и может порядочно исправлять не останавливая работы, нанять. Также к конопатке и оснастке новой лодьи знающих хороших людей на первой случай на лето до десяти человек приговорить, а задатками по порядке и по прозбе их озадачивать не более половинной платы, а по усмотрению доброго состояния, хотя б и более дозволяется <...>.

/Л. 2 об./ От Антона Умбачева <...> на новой лодьи такелаж и прочее с запискою оставить поверенному <...>

Иероним архимандрит Соловецкий.

Мая, 7 дня 1790 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1940

Подлинник

№ 9 А

“РЕПОРТ” СОБОРНОГО ИЕРОМОНАХА ПАИСИЯ
ИЗ СУМСКОЙ ДВОРОВОЙ СЛУЖБЫ

20 мая 1790 г.

/Л. 7/ Получен мая 25 дня 1790 года записав сообщить к прочим, Иеромонаху уведомить, чтоб из салдат оставил на лодьи кормщиками Василия Нестюгова да Антона Умбачева.

Ставропигиального Соловецкого монастыря Высокопреподобнейшему господину отцу нашему священноархимандриту Иерониму з братиею.

Сего монастыря соборного иеромонаха Паисия

Покорнейший репорт.

Помощию божию за молитв угодников преподобных отец наших Зосимы и Савватия и Германа, и вашего Высокопреподобия при Сумской дворовой службе дал Господь Бог все благополучно, сего мая 18-го дня прибыл в Суму господин Повенецкой исправник Михайло Сухов и призывал мене и выговаривал обще с ассесором Прокопьем Поповым, которой по последнему пути приехал из Архангельска с пушечными лафетами и со оными в Соловецкой монастырь чтоб вести на малой лодьи казенную кладь, то есть пушек чюгунных сто пудов четырнатцать и других снарядов ядер, клипне, и лафетов, всего по весу до трех тысяч четырех сот тритцати пяти пудов, провозу со оногo числа пудов приказано давать по три копейки с судна, на которое я казенное дело отказываться смелости не имел. /Л. 7 об./ По предписаннй цены согласился на малой лодьи оную кладь в Соловецкой монастырь вести, а чего и не поместится в лодью, то берется сумлянин Степан Коневалов остальные ядра на своем малом судне вслед вести, а денги провозные присланы имеют ис Петровска неумедлительно.

Малая лодья на воду не пущена. Намерены скоро пущать.

Новая лодья оконoпачена до верхних баркотов, водою будет наливаться мая 21-го числа, також и на воду пущаться будет в 24м числе. Токмо людей работных мало. Кроме салдат человек шесть, прошу прислать на нову лодью кормщика и рядовых, и тако Вашему Высокопреподобию почтенно репортую.

Маия 20го дня 1790 года.

Соборной иеромонах Паисий.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1946

Подлинник

№ 9 Б

ПИСЬМО АРХИМАНДРИТА ИЕРОНИМА
СОБОРНОМУ ИЕРОМОНАХУ ПАИСИЮ

Не ранее 20 мая 1790 г.

/Л. 8/ Ставропигиального Соловецкого монастыря находящемуся в Сумском остроге соборному иеромонаху Паисию.

Из репорта твоего, писанного от 20-го дня сего маия усмотрено мною, что ты господину Повенецкому исправнику Сухову и ассесору Попову дал слово о переводе на малой лодбе следующей артиллерии и прочаго снаряда во обитель, то тому так и быть. А как по обстоящей здесь потребности находящиеся в Суме салдаты должны быть сюда недожидаясь людей <...> при первой оказии в разсуждении <...> при лодьях в людех недостатка, при сем отправлены к тебе в монастырском судне штатный служитель Егор Кабаев с наёмными работными людьми всего 10 человек, а кто имяны, при сем реэстр, по прибытии коих употреблять в пристойные работы, и смотрение иметь прилежное, дабы от работы никуда не отлучались и не пьянствовали, а кто в нерачении <...> рабочее время прогуливал, с таковых небытия записывали <...> при том же как означенная поводка казеннаво <...> на случай не <...> данаго в нагрузки продолжения и в лодии для отправления в Архангельск состоит надобность же, того ради попросите их благородия, чтоб приказано было обывателям сумским учинить в работе казенным вспомоществования, и для морского ходу на малую лодью оставил салдата Василия Нестюкова, а на новопостроенную Антона Умбачева и протчих всех и з детми отправил в монастырь в том же малом судне неукоснительно. /Л. 8 об./ А при том и состоящие в Сумском остроге по описи пушки, ядра, пули, дроби и порох и свинец отправить на тех же лодьях, оставя толко из маленьких пушек <...> с особливою описью при репорте.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1946

№ 9 В

ИЗ РАППОРТА СОБОРНОГО ИЕРОМОНАХА ПАИСИЯ
ИЗ СУМСКОЙ ДВОРОВОЙ СЛУЖБЫ

29 мая 1790 г.

/Л. 6/ Получен маия 30 дня 1790 года. Записав, сообщить прочим. Ставропигиального Соловецкого монастыря Высокопреподобнейшему господину отцу нашему священноархимандриту Иерониму з братию.

Сего монастыря соборного иеромонаха Паисия.

Сего мая 28го дня помощью божиею за молитв угодников преподобных отец наших Зосимы и Савватия и Германа и Вашего Высокопреподобия новопостроенная лодья на воду пущена благополучно и ныне оснаскою исправлять начнут. Малая лодья стый Архангел Михаил из реки погнана на устье, токмо по маловодью в реки воды в верхних порошках омелилась и стоит до большой воды.

<...> Антон Умбачев с прошедшаго воскресенья животом весьма заболел и худо с места может вставать. С нынешней оказией никак ехать сил не имеет и просит Ваше Высокопреподобие, чтоб господину майору просить <...>.

/Л. 6 об./ Кормщика на лодью штатного Никифора Хотеева какого пришлите.

И тако сим Вашему Высокопреподобию репортую

Маия 29 дня 1790 года

Соборной Иеромонах Паисий.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1946

Подлинник

№ 9 Г

“ПОКОРНЕЙШИЙ РЕПОРТ” СОБОРНОГО ИЕРОМОНАХА
ПАИСИЯ СВЯЩЕННОАРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

11 июня 1790 г.

/Л. 1/ Получен июня 11 дня 1790 года записав сообщить

Ставропигиального Соловецкого монастыря Высокопреподобнейшему господину отцу нашему священноархимандриту Иерониму з братиею

Сего монастыря соборного иеромонаха Паисия

Покорнейший репорт

Отправленная отсель новопостроенная лодья в Соловецкую обитель при ней кормщик Антон Умбачев с рядовыми, на которой помещено с заседателем губернского суда Прокофьем Поповым казённой клади в провоздении ево пушек чюгунных 14, лафетов и станков карабельных 18, ядер 1355-ти, 315 кнпелей и 6300 картечных дробин всего весу 3423 пуда с фунтами на оную положено без остатка, а малая лодья за вехи в воскресенье выведена и нагружатся обручами и протчею

кладью будет из дворовой службы и в обитель чрез короткое время отправляться будет.

Июня 9-го дня 1790 года
Соборной Иеромонах Паисий.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 2. Д. 1946
Подлинник

№ 10 А

ИЗ ПИСЬМА ПОСЛУШНИКА АНДРЕЯ ПУТИЛОВА
ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА АРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

17 августа 1790 г.

/Л. 222/ Получено августа 27 дня 1790 года. Записав, сообщить по отпуску.

Ваше Высокопреподобие
Милостивейший государь мой и отец
Священноархимандрит Иероним

При сем я, грешный человек, до Вашего Высокопреподобия нижайше осмеливаюсь написать — лодья имянуемая Преподобный Зосима сюда пришла сего августа 4^{го} числа слава Богу благополучно, на которую крепость 8^{го} числа получена, и заклеямена, погружено на оную понижеписанное число <...>.

/Л. 222 об./ И притом осмеливаюсь Вашему Высокопреподобию сказать, что отец Феофан чрез свое упрямство и несогласие сего лета великой в закупке убыток зделать, как Вы и сами услышите и увидите, а я думаю, что Вы уже и теперь давно слышали. Рожь, как для Вашего Высокопреподобия, так и для отца Паисия не куплена, которую б можно прежде купить, по вышеписанной цене, но отец Феофан /Л. 223/ на пустые людские слова погледел, оной не купил. И притом осмеливаюсь Вашему Высокопреподобию донести, что нас с Савой отец Феофан кушаньем кормит самым худым сухарями с квасом, а иногда кашицей жиденькой, о чем Вашему Высокопреподобию бывшие на лодьях работники обо всем явственню скажут. На что мы, видя его к нам сию обиду и притеснение на показанное кушанье держать свои деньги, надеемся, что по приезде нашем в монастырь Вы изволите приказать нам отдать обратно. Здесь известие есть и публикация была, чтоб в зафтрашний день воздать Всевышнему Творцу после

отслужения литургии благодарный молебен и замирении со Шведом
веснаго мира.

В прочем остаюсь предан к услугам Вашим навсегда есмь
Вашего Высокопреподобия
Милостивейшаго государь и отца
Покорнейший слуга
Послушник Андрей Путилов

17^{го} августа

1790 года

город Архангель[ск]

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448

Подлинник

№ 10 Б

ИЗ "ПОКОРНЕЙШИЙШЕГО РЕПОРТА" МОНАХА ФЕОФАНА
ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА АРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

20 августа 1790 г.

/Л. 231/ Получен сентября 5 дня 1790 года. Записав по выгруски
лодья сообщить ко отпуску привезенные на лодье хлебные припасы.
Прочее принимать числом мерою и весом, что как надлежит. С
запискою при том приеме быть денежному казначею Иоанникию.

В Соловецкую ставропигиальную лавру священно архимандриту
Иерониму з братиею, от монаха Феофана

Покорнейший репорт.

Лодья имянуемая Преподобный Зосима сего числа от города
Архангельского отправлена, слава Богу, благополучно, а чего имянно
положено в оную лодью, о том прилагаетца особливой реэстр. По
благополучном же приходе показанной лодьи сего августа 4^{го} числа
сюда в город Архангельск, получено мною в конверт на имя мое чрез
кормщика Иоана Шебалина 3 приказа с роспискою, реэстром и одним
верующим письмом <...>

<...> Письма, присланные от Вашего Высокопреподобия куда
следовали по надписям, так же хлебы и нерпы по присланному реэстру
по пришествии лодьи на другой день разнесены, за что все покорнейше
благодарят <...>.

/Л. 231 об./ По приказу его превосходительства господина
губернатора Ивана Романовича Лавина, погружено на нашу лодью
пороху 50 бочек в них весу 150^п о котором, хотя я и просил его

превосходительства, чтоб нас от оной воски избавить, но он мне сказал, сказывая мне притом, что непременно оной порох для монастыря надобен <...>

<...> Крепость, написанная на вышепоказанную лодью при сем покорнейше прилагаю, при сем, которая записана где принадлежит, и пошленные нами деньги заплачены — лодья нами поставлена по совету добрых людей в оценку — 800 рублей <...>.

/Л. 232/ Пропуск, хотя с нашей стороны и не сходствен, но, однако, не как его сделать сходственным нельзя, ибо с нас требуют, как надобно грузить лодью объявления, что сего надобно имянно погрузить, почему и пропуск в таможе с оного объявления по нагруске лодьи пишут.

К сему репорту монах Феофан руку приложил.

Августа 20^{го} числа

1790 года

Резстр посланным на лодье имянемой Преподобный Зосима нижеписанным припасам, с показанием оным цен Августа 28 ^{го} числа 1790 ^{го} года			Цена		В приеме от кормщика сельди		
А имянно			Рубли	Копейки			
			450	} четверть	четвертей ржи по	4	10
81 ^{1/2}	четверти ячменю по	3	25				
100	овса по	2	25				
26 ⁿ	солоду ячного по	3	80				
50	} по	муки крупячатой	1	80			
113		3 фу муки пшеничной	1				
48		30 ^{фу}	гречюшной		90		
141 ⁿ		26 ^ф	овсяной		80		
30 ⁿ		12 ^ф	} круп	по	1	} лишних 9 ^{пу} 7 ^{фу}	
17 ⁿ		34 ^ф					ячной вятской
10 ⁿ		5 ^ф	ячной же	по	1	} 1	
58 ⁿ		22 ^ф	} устюжского	пуд	10		
124 ⁿ		25 ^ф				ячной же	
81 ⁿ		23 ^ф	толокна	по	85 ^к	} лишнева 7 ^{пу} 18	
			вятского	по	90 ^к		
			гороху	по	85 ^к	} лишнева 2 ^{пу}	
		воску красного	по	19			
		масла посного	по	3	} с деревом 56 ^{пу} 37 ^ф		
		пеньки немецкого 2 руки	по	2			
		железа полосного	по	1			

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5448

Подлинник

№ 11

ИЗ "КНИГИ ЗАПИСНОЙ ОПРЕДЕЛЕНИЙ АРХИМАНДРИТА,
НАМЕСТНИКА И КАЗНАЧЕЯ СОЛОВЕЦКОГО МОНАСТЫРЯ"

25 июня 1791 г.

/Л. 68/ 1791^{го} года июня 25 дня Ставропигиального Соловецкого монастыря архимандрит Иероним с братиею приказали:

Отпустить в город Архангельск на лодье имянуемой Преподобный авва Зосима с кормщиком Антоном Умбачевым закупщиком монаха Феофана и служителя Савву Фролова. Придать к ним в помощь знающего письмоводство послушника Андриана Путилова и рабочих людей солдат трех, наемных работников восемь и всех пятнадцать человек, коим купить для святых церквей воску, вина церковного, масла деревянного, да еду, на просфоры муки крупчатой и пшеничной. Да в продовольствие монастырских обителей и приезжающих богомольцов и протчие расходы хлеба, ржи, ячменя, овса, круп, и вообще всяких харчевых и других потребностей <...>.

Архимандрит Иероним.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 4. Д. 682

Подлинник

№ 12 А

ПРОПУСК НА СУДНО "ПРЕПОДОБНЫЙ ЗОСИМА"
ОТ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ПОРТОВОЙ ТАМОЖНИ

21 июля 1791 г.

/Л. 147/ Копия № 429.

По указу Ея Величества Государыни Императрицы Екатерины

Отпущено от города Архангельского от Архангельской портовой таможни мимо Мурманскую заставу судно Соловецкого монастыря именуемое Святой Зосима под № 490^м, грузу понести могущее 2000 пуд., на котором кормщиком штатной салдат Антон Умбачев и при нем мореходцов 11 человек для отвозу в тот монастырь на пропитание братии трудников и приезжающих богомольцом хлебных и прочих припасов, а имянно: в сыпе 900 четвертей ржи, в 28^{мн} кулях 260 пуд муки ржаной, в 3^х мешках 15 пуд муки крупчатой, в куле 9 пуд муки еще ячной, в 7^{мн} мешках 36 пуд пшеницы проса, в 10^{мн} кулях 100 пуд круп ячной, в куле 10 пуд толокна, в рогоже 10 пуд воску желтого,

в 2^х коробах 8 пуд мело [?], в 5^{ти} боченках 9 ведр вина горячего, в 2^х стопках 1 ведро водки французской, полтретя пуда кожи, в одной стопке ведро водки простой, и за тою погрузкою в означенном судне порозжаго места на 1 аршин и оное припечатано в 4^х местах, и при сем отпуске показаниям поверенный Путилов обязан подпискою, чтоб о привозе тех припасов изтребовал и представил в таможду за подпискою того монастыря Архимандрита, а те с тем до полугода с показанием, что действительно показанные припасы в тот монастырь привезены для собственного своего употребления, /Л. 147 об./ а не учиня отводу в другия места отнюдь с сим пропуском явится в управе благочиния и в конторе главного командира Архангельского порта, и, будучи в пути Мурманской заставе, а пришедши к городу обратно представить сей пропуск и взять, а те статьи немедленно в таможду под опасением за невыполнение неминуемого по законам взыскания.

У сего пропуска Ея Императорского Величества Архангельской портовой таможди при подписании присутствующего печать приложена. Дан из оной июля 21 го дня 1791^{го} года.

На подлиннике подписал унтер цолкер Семен

печатных пошлин 75	} взять
на расход 1 ^{1/2}	
за воск 1	

Печать на красном сургуче

Сей пропуск в конторе главного командира Архангельского порта явлен июля 1791 года подписал канцелярист Карп Волосников в Архангельской управе благочиния явлен и в книгу под № 4669 записан июля 21 дня 1791 года подписал <...> надзиратель Николай Мараханов.

По сему пропуску означенное судно с надлежащим осмотром мимо Мурманской заставы пропущено и в тетрадь под № 49 записано в которой сверх пропуску из лишняго ничего не оказалось июля 23 дня 1791 год

Подписал

Василей Поспелов

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5 Д. 5490

Копия

№ 12 Б

ПОКОРНЕЙШИЙ РЕПОРТ МОНАХА ФЕОФАНА
АРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

Не ранее 20 июля 1791 года.

/Л. 143/ Ставропигиального Соловецкого монастыря Его Высокопреподобию

Отцу архимандриту Иерониму з братиею

Покорнейший репорт.

Сего июля 9^{го} числа за помощью Божию и молитвами преподобных отец Зосимию и Савватия Соловецких чудотворцов на лодье имянуемый Преподобнаго авва Зосимы, как в так и протчие прибыли в город Архангельск, слава Богу, благополучно, и после данного нам приказания исполнение чиним следующее.

1^е

Письма и посылки, посланные с нами кому следовало по адресу от Святой обители отнесены, слава Богу, благополучно.

2^е

По смете заторговали мы у Верхколажского купца Михаила Иванова Бурмакина ржы тысячу четвертей да у Степана Григорьева Суханова пятьсот четвертей ценой по три рубли каждая четверть.

3^е

Из числа означенной покупки погружено на лодью /Л. 143 об./ имянуемую Преподобного Зосимы девятьсот четвертей, сверх же того куплено и на оную лодью погружено воску десять пуд, ценой по девятнадцать рублей с полтиной, семь пуд по восминатцати рублей семидесяти пяти копеек, круп просовой тритцать шесть пуд тритцать фунтов по рублю пятнатцати копеек, ячной пятьдесят пуд тритцать пять фунтов по шестидесяти шести копеек, гречюшной сорок шесть пуд девятнатцать фунтов по семидесяти копеек пуд, да кормщика салдата Антона Умбачева с товарищи погружено собственной их клади, числом двести два пуда, на что и чья имянно кладь, при сем прилагается особливой за полдписанием их реэстр.

4^е

О состоящих здесь в городе Архангельске на хлебные припасы и протчие ценах, при сем покорнейше предлагаем особливый подробный реэстр.

5^e

Монастырская наша полумера оказалась с прочим купеческими заклеяменными полумерами неверна, на что мы принуждены были для доверки из казенной палаты казенную мерную полумеру брать и нашу полумеру с оной доверить, по доверке ж оказалось, что ис оного казенною полумерою наша полумера неверна, почему мы и находим за нужное о чем отписать, а для рассмотрения посылаем кормщиков /Л. 144/ а на том Умбачевым смиренною казенною и нашею полумерами рожь во двух мешках за печатью.

6^e

Господин губернатор Иван Романович Ливен приказывал мне самолично нашего монастыря того салдата Нестюкова кормить монастырскою пищею, почему мы ему и посылали на первой случай целый хлеб, но он Нестюков оным не доволен, отослал его к нам обратно, о чем покорнейше прошу дать нам, как с ним поступать, писменное наставление, ибо мы свободного времени для носки к ему кушанья не находим.

7^e

Имеющихся под просовой крупой шесть мешков под воском 2, да под рожью 2 мешка, итого десять мешков, пожаловать приказать прислать обратно на осенний лодьи в город Архангельск, ибо они чужие.

8^e

Написано в данном нам для закупки реэстре, что купить солоду ржаного сто четвертей, но как <...> по рассмотрению нашему оказались добротою весма худ, да и ценою непомерно дорог, то, избегая всех оных убытков, не приказано ли будет /Л. 144 об./ для дела оной в монастыре солоду купить здесь рожью сколко Вам разсудится.

9^e

Ячмень и овёс добротою весма худюю, мы не знаем, как с оными поступить, но, однако, уповаем на милость Божию и на молитвы преподобных отец Зосимы и Савватия, что может быть Бог даст сего лета урожай, то купля осенью оное количество, что в реэстре предписано, привезём на осенней лодье с собою. А по нынешним же добротам оного овса ячменю в покупке мы не находим никакой же Святой обители выгоды.

10^e

Лодья имянуемая Святитель Филипп сего июля 20^{го} числа в обедню в город Архангелск прибыла с кормщиком и рядовыми работниками, слава Богу, благополучно. Следующие к нам приказанья: репорт в Святейший Синод, комверт в Тверской городской магистрат и два комверта в казенну Архангельскую палату, да партикулярных писем для отдачи здесь кому по адресу следует, четыре позументу золотого обращика, нерп замшевых четыре глатких, четырнатцать хлебов ситних четырнатцать чрез кормщика салдата Андрея Умбачева получены и что предписано по сим приказанию, исполнено быть имеет.

/Л. 145/

11^e

На отправленную нами от города Архангельского в Соловецкой монастырь лодью имянуемую Преподобный Зосима, что будет дано кормщику Антону Умбачеву с работниками одиннатцать человек путевого на месяц припасу, то на оное при сем покорнейше прилагает особливой реэстр со означением числа, с которого дан им оной припас.

12^e

В данном нам реэстре велено купить по образцу проволоки два пуда, но как оной образец мы от казначея не получили, то покорнейше просим приказать казначею оной образчик прислать, чтоб по которому могли купить.

13^e

Лодью имянуемую Преподобный Зосима покорнейше просим прислать для осенной погруски, ибо остается погруски много, мы весма в сумнении находимся, незнаем, что по данному нам приказу погруска на оную лодью вся вместится или нет. По смекновении ж нашему покупок, мы находим погруски очень много.

/Л. 145 об./

14^e

Ячной крупы ныне в городе Архангельске имеется в продаже очуно мало, то мы вместо оной намерены купить ту ж самую препорцию, что в приказе предписано купить крупы гречюшной.

Монах Феофан.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490
Подлинник

№ 12 В

ПИСЬМО ПОСЛУШНИКА АНДРЕЯ ПУТИЛОВА
ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В СОЛОВЕЦКИЙ МОНАСТЫРЬ
АРХИМАНДРИТУ ИЕРОНИМУ

22 июля 1791 г.

/Л. 148/

Подана июля 30 дня 1791 года

Ваше Высокопреподобие

Милостивейший Государь

Священно архимандрит Иероним.

При исходатайствовании мною в таможене на лодью имянуемую Преподобный авва Зосима для погруски ржы и протчих припасов объявления и билета, господа присутствующие советник Моисей Николаевич Родищев, директор Карла Карлович Ланг, цолкер Иван Тимофеевич Тимофеев, унтер цолкер Семен Федорович Протопопов изволили мне приговаривать, что де прежде сего от святой обители к нам присылались посылки и писма, а ныне де нас позабыли — а как нам ныне от вышшей команды предписано, чтоб груску судов чинить у таможни то и нас было за сие предопределили грузить у таможни, но чрез великие мои прозбы и старание на великую силу приказали у баракон грузить, а при том обещал им, что отец архимандрит на фторой лодье как посылкаю, так и писменно за неоставление святой обители вас возблагодарить, то покорнейше прошу Вашего Высокопреподобия означенных господ чем ни есть на сей лодье за неоставление святой обители возблагодарить и писменно просить, чтоб впредь нас в сей милости содержали, а ежели б нам досталось у таможни грузить, то б непременно святой обители воспоследовало убытку на 3 лодьи около трёх сот рублей и в погруске большая б была промедлительность, потому что от баракон до лодьи возят на карбасах.

У Ивана Романовича камердинер Егор Васильевич покорнейше просит о нерпах на сапоги, в протчем же более писать я ничего важного до Вашего Высокопреподобия не нахожу, а о происхождении наших дел изволит усмотреть в общем нашем репорте.

Ваше высокопреподобие

Милостивейший государь
Ваш преданный
навсегда слуга
<...> Ваш и прошу благословения
послушник Андриан Путилов

Июль, 22 дня
1791 года
Г. Архангельск

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490
Подлинник

№ 12 Г

**ПИСЬМО СЕМЁНА ВЕРХОВИТИНОВА АРХИМАНДРИТУ
ИЕРОНИМУ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА**

4 августа 1791 г.

/Л. 152/ Получено августа тогож дня. Сообщить к прочим

Ваше Высокопреподобие,
Милостивый государь
Отец Иероним

По требованию Вашего Высокопреподобия сего число на отправленную в Архангельск лодью именуемую Преподобный авва Зосима для покупки и привозу хлеба и протчей для монастырской обители и воинской команды припасов знающий мореходную должность здешней команды солдат кормщика Антона Умбачева, рядовых Осипа Кочнева, Матфея Соханова, Максима и Матфея Умбачевых и того пять человек отрядил к Вашему Высокопреподобию сим донестъ, честь имею и пребываю навсегда с моим дерзнейшим высокопочитанием.

Вашего высокопреподобия
Милостивого государя
Непременный слуга
Семён Верховитинов
Августа 4^{го} дня 1791 года.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490
Подлинник

№ 12 Д

“ПОКОРНЕЙШИЙ РЕПОРТ” МОНАХА ФЕОФАНА
 ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ЛОДЫ “ПРЕПОДОБНЫЙ ЗОСИМА”
 ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА И РЕЕСТР ПОСЛАННЫМ НА НЕЙ ВЕЩАМ

3 октября 1791 г.

/Л. 278/ № 63

Подан октября 8го дня 1791 года. Записав, сообщить ко отпуску привезенные на лодье хлебные припасы и прочею к кому что следует принимать с запискою в отдаточные тетради.

Ставропигиального Соловецкого монастыря его высокопреподобно священно архимандриту Иерониму с братиею.

От бывшегого сего лета в городе Архангельске для монастыря покупками, монаха Феофана.

Покорнейший репорт.

По закупке в бытность мою сего лета в городе Архангельске для монастыря разных потреб, погружено на последнюю лодью имянуемую Преподобный Зосима нижеозначенные в приложенном при сем особливом реэстр с означением цен покупки, которые покорнейше прошу кому следует приказать принять.

Октября 3^{го} дня 1791^{го} года.

Монах Феофан.

/Л. 278 об./

Четка	Вес		Погружено на лодью имянуемую преподобный Зосима нижеписанные припасы	Цена	
	Пуды	Фунты		Рубли	Копейки
			А имянно		
1	—	—	оксовок вина красного -	55	
1	—	—	анкерок вина красного -	20	
1	—	—	анкерок вина белого -	12	
—	12	—	масла деревянного по -	8	68
—	17	14	меду желтого по —	5	50
—	6	1	сандалу черного по -	2	55
—	3	12	сандалу ж красного -	5	30
—	—	5	купоросу синяго по -	-	20
2	—	—	анкерока вотки хлебной -	36	
42	—	—	ведра вина простого по -	3	

—	2	—	провода железной по —	9		
—	1	9	сахару кенарского —	20	21	
—	2	30	свеч салных по —	5		
300	—	—	листов железа белого [свеч салных] по	—	9	лист
48	—	—	аршин сукна синяго шпансково по	1	35	аршин
—	—	25	пшена сорочинского по —		8	фунт
—	—	12	изюму по -		15	фунт
—	—	35	ладану прогоного по -	—	8	фунт
10	—	-	кож подошвенных по -	5	50	
2	5	35	точила заморские по -	—	30	
199	—	—	аршин холста крашеного по -	—	3 1/2	
50	—	—	ставцов			
30			блюд деревянных -	4	16	
30			ковшов			
30	—	—	чашек болших осиновых по -	2		
1 рука	141	12 пудов	пенки конатной по -	2		
2 руки	139	30	пенки по -	2		

/Л. 279/

Четка	Вес		Погужено на лодью имянуемую Преподобный Зосима нижеписанные припасы	Цена		
	Пуды	Фунты		Рубли	Копейки	
	207	16	железа полосного по —	1	40	
35	—	—	замков ...	12		
2000	—	—	двутесу -	9		
2000	—	—	однотесу -	4	50	
5000	—	—	скалового 3 ^x сортов по -	—	70	
12000	—	—	подбойного з болшими шлябками	—	43	
4000	—	—	мелких по -	—	30	
6	—	—	бочек смолы по —	1	70	бочка

8 1/2	—	—	четвертей золы осинової по —	2	—	
40 1/2	—	—	четвертей дубу березового толченого	1	20	чет-верть
			круп			
—	218	18	ячной по -	—	60	
—	39	4	овсяной по -	—	60	
—	24	10	толокна по -	—	50	
—	11	20	по -	—	60	
—	17	36	гороху по —	—	65	
			ячмень			
88	—	—	по -	2		
30	—	—	по -	2	25	
60	—	—	по -	2	40	
40	—	—	по -	2	50	
200	—	—	четвертей овса по —	1	30	
1	—	—	четверть пшеницы -	6	—	
			муки пшеницы			
—	24	—	по -	—	80	
—	28	6	по -		88	
			ржы			
53	—	—	чень	3	50	
20	—	—	по -	3	70	
—	2	30	семени конопляного по -	1	—	
			трески солоной			
—	30	—	по -		65	
—	220	—	по -		85	
65	—	—	батманов лука	—	18	батман

/Л. 279 об./

Четка	Вес		Погужено на лодью имянуемую Преподобный Зосима нижеписанные припасы	Цена		
	Пуды	Фунты		Рубли	Копейки	
92	—	—	батмана чесноку по -	—	14	батман
5000	—	—	капусты кочанной по -	10	—	тысяча

			Солоду ячного			
50	—	—	четвертей по -	3	—	
47	—	—	по -	3	50	
1200	—	—	огурцов по -	—	60	
	3	—	соли по -	—	40	

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5490

Подлинник

№ 13

ИЗ ДЕЛА “КУПЧИЕ КРЕПОСТИ НА ПОДВОРЬЕ
В Г. АРХАНГЕЛЬСКЕ И СУДОВЫЕ БИЛЕТЫ” (КОПИЯ)

9 июня 1835 г.

/Л. 6 об./ Место гербоваго штемпеля № 8346

Билет.

1835^{го} года июня месяца девятого дня, дан сей билет хозяину судна топорнаго дела, называемаго мореходная ладья, которое построено во имя Преподобнаго Зосимы, мерою в длину по килю шестидесят семи фут, по палубе семидесяти семи фут, между бортами в ширину девятнадцать фут, в высоту боковыя стены десяти с половиной фут с палубою, построено Архангельской губернии при Соловецком монастыре из лесов дачи того монастыря. Судно сие как строено из лесов, принадлежащих ставропигиальному Соловецкому монастырю, то никаких пошлинных денег не получено, а на оснавании свода законов 8 тома 456 статьи для свободного прохода онаго судна приложено на кормовом штевне Адмиралтейское клеймо Архангельского 1^{го} округа Окружный лесничий и кавалер Демид Собакин.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5548

Подлинник

№ 14

ИЗ ПРИХОДО-РАСХОДНОЙ КНИГИ
СОЛОВЕЦКОГО МОНАСТЫРЯ

1865 г.

/Л. 15/ Расход 1865 года.

<...> Употреблено иеродьяконом Марком съесные припасы на парусное судно лодию именуемое С. Зосима для рабодчих матросов и на наем за нарузку в оное рабодчих людей всего 42 р. 50 к.

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5559

Подлинник

№ 15

СОЛОВЕЦКИЙ МОНАСТЫРЬ. КОНТОРА МОНАСТЫРСКОГО
ПРАВЛЕНИЯ. ТЕТРАДЬ (ЖУРНАЛ) ИСХОДЯЩИХ БУМАГ

13 мая — 17 сентября 1789 г.

/Л. 2 об./

№	Число	Месяц мая исходящие
		Приказы в Сумской острог иеромонаху Карпу
10	13	При оном обращается в оригинале Сумского острога подрятчика Федора Васильева Рюхина запись с тем, чтоб не менее ко оной вероятия подписали как человек до трех достойных людей, а по крайней мере до двух по привозе сюда обратно к его высокопреподобию <...>.
12	12	О покупке Сумских парусных холстов до пяти сот холстов по прописанной от него цене <...>.

/Л. 9/

№	Число	Месяц сентябрь
105	6	Письмо Сумской дворовой службы поверенному Андрею Пономареву о приеме с лодьи от кормщика Андрея Умбачева посланных к новостроющейся лодьи потребностей <...>
106	—	Приказ салдату Андрею Умбачеву об привозе в Суму к новостроющейся лодьи разных потребностей.

/Л. 9 об./

119	17	Приказ салдату Антону Умбачеву о взятии в Сумском остроге при строении вновь лодьи над мастером и протчими смотрителем и притом разных записных скрепленных три тетради и с мастеровой в постройки тон лодьи 3 записи. Копия.
-----	----	---

РГАДА. Ф. 1201. Оп. 5. Д. 5450

Подлинник

ПЕРЕЧЕНЬ ПУБЛИКУЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ

№ 1 а	1791 г. — Опись новопостроенной ладьи «Преподобный Зосима».
№ 1 б	1788 г. — Чертежи лодьи.
№ 1 в	1788 г. — Распоряжения мастера на чертеже.
№ 1 г	Не позже 1791 г. — Основные размерения лодий «Апостол Андрей» и «Святой Николай».
№ 2 а	Не ранее 17 октября 1789 г. Подрядная запись с мастером Федором Рюхиным.
№ 2 б	1789 г. октября 17 — 1790 г. июня 19. — «Записная тетрадь расхода болтов, ершей, конопати и других материалов на строении ладьи в Сумском остроге Солдата Антона Умбачева, посланного для надзора над работой».
№ 3	1789 г. октября 17 — 1790 г. июня 19. — «Записная тетрадь солдата Антона Умбачева выдачи инструменты на новостроящуюся ладью в Сумском остроге и расхода денег».
№ 4	1789 г. октября 17 — 1790 г. июня 19. — «Соловецкий монастырь. Записная тетрадь прихода и расхода на поковки железа и уклада солдата Антона Умбачева, посланного в Сумской острог для надзора над работами на новостроящейся лодье».
№ 5 а	1790 г. июня 18. — «Покорнейший репорт Солдата Антона Умбачева священноархимандриту Иерониму».
№ 5 б	1790 г. апреля 16. — «Покорнейший репорт Солдата Антона Умбачева священноархимандриту Иерониму».
№ 5 в	1790 г. апреля 16. — «Покорнейшее прошение Солдата Антона Умбачева священноархимандриту Иерониму».
№ 5 г	Без даты. — Письмо архимандрита Иеронима Антону Умбачеву.
№ 5 д	Без даты. — Письмо архимандрита Иеронима находящегося в Архангельске закупщику монаху Феофану.
№ 5 е	Без даты. — «Список находящимся при новостроящейся лодии конопатчикам».
№ 6 а	1789 г. сентябрь — 1789 г. октябрь. — «Реэстр потребным для новостроящейся в Сумском остроге лодьи потребностям 1789 года».

№ 6 б	1789 г. сентябрь — «Приказ архимандрита Иеронима салдату Андрею Умбачеву».
№ 6 в	1789 г. октябрь — «Реэстр потребным и посланным к новостроющейся лодье материалам».
№ 7 а	1789 г. августа 19. — Из «Покорнейшего репорта» иеромонаха Симона священноархимандриту Иерониму.
№ 7 б	1789 г. августа 19. — «Реэстр погруженным в лодью потребностям».
№ 7 в	1789 г. декабря 20. — Из приказа архимандрита Иеронима находящегося в Сумском остроге соборному иеромонаху Паисию.
№ 8	1790 г. мая 7. — Из приказа архимандрита Иеронима находящегося в Сумском остроге соборному иеромонаху Паисию и поверенному Андрею Пономареву.
№ 9 а	1790 г. мая 20. — «Репорт» соборного иеромонаха Паисия из Сумской дворовой службы.
№ 9 б	1790 г. не ранее мая 20. — Письмо архимандрита Иеронима соборному иеромонаху Паисию. Черновик.
№ 9 в	1790 г. мая 29. — Из «репорта» соборного иеромонаха Паисия из Сумской дворовой службы.
№ 9 г	1790 г. июня 11. — «Покорнейший репорт соборного иеромонаха Паисия священноархимандриту Иерониму».
№ 10 а	1790 г. августа 17. — Из письма послушника Андрея Путилова из Архангельска архимандриту Иерониму.
№ 10 б	1790 г. августа 20. — Из «Покорнейшего репорта» монаха Феофана из Архангельска архимандриту Иерониму.
№ 11	1791 г. июня 25. — Из «Книги записной определений архимандрита, наместника и казначея Соловецкого монастыря».
№ 12 а	1791 г. июля 21. — Пропуск на судно «Преподобный Зосима» от Архангельской портовой таможни.
№ 12 б	Не ранее 1791 г. июля 20. «Покорнейший репорт» монаха Феофана архимандриту Иерониму.
№ 12 в	1791 г. июля 22. — Письмо послушника Андрея Путилова из Архангельска в Соловецкий монастырь архимандриту Иерониму.

№ 12 г	1791 г. августа 4. — Письмо Семена Верховитинова архимандриту Иероним из Архангельска.
№ 12 д	1791 г. октября 3 — «Покорнейший репорт» монаха Феофана об отправлении лодки «Преподобный Зосима» из Архангельска и реестр посланным на ней вещам.
№ 13	1835 г. июня 9. — Из дела «Купчие крепости на подворье в г. Архангельске и судовые билеты» (копия).
№ 14	1865 г. — Из приходо-расходной книги Соловецкого монастыря.
№ 15	1789 г. января 3 — ноября 2. — Соловецкий монастырь. Контора монастырского правления. Тетрадь (журнал) исходящих бумаг.

СЛОВАРЬ

Андопуть [анапуть] — “снасть бегучего такелажа для приподнимания нижней шкаторины паруса в целях лучшего обзора. Анапути употреблялись на европейских судах с 1740 г.”¹

Багай [бугай] — “железный лом большой руки”.²

Бак — (гол. bak), “часть верхней палубы судна, от передней (фок) мачты до самого носа (средняя часть — шканцы, задняя — ют)”³

Баркоты [бархоут, бархот] — (гол. Barghout), утолщенный пояс наружной обшивки деревянного судна.

Бизань-мачта — (гол. bezaan), самая задняя мачта.

Бимс — (англ. beams), поперечная балка, поддерживающая палубу и составляющая часть поперечного набора судна.

Боут — “накладка на парус для прочности, нашивной лоскут, наплека, наплата”.⁴

Брас — (гол. bras), снасть бегучего такелажа, укрепляемая на концах реи и служащая для поворота последней в горизонтальной плоскости.

Брашпиль — (гол. braadspil), горизонтальная лебедка для выбирания якоря на судне.

Брештук — “деревянная криволинейная кницца, соединяющая концы продольных связей между собой и со штевнями”.⁵

Бугиль [бугель] — (гол. beugel), кольцевая оковка мачт. “Железный обруч, оковка, рвань, обойма, охват”.⁶

Булинь [буглина] — “морс. снасть для оттяжки шкаторины (края) паруса к ветру, когда держат круто (бейдевинд), в бет. Идти на булинях, круто к ветру, в бет, бейдевинд”.⁷

Буереп [буйреп] — (гол. boeieer), “трос, которым соединен буй, указывающий место стоянки судна на рейде, с бриделем мертвого якоря или сигнальный буй с затонувшего плавсредства”.⁸

¹ Марквардт К.Х. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII века. Л., 1991. С. 212.

² Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка М., 1989. Т. 1. С. 135.

³ Там же. Т. 1. С. 41.

⁴ Там же. Т. 1. С. 120.

⁵ Скобников М.С. Материалы по постройке деревянных судов. М., 1945. С. 149.

⁶ Даль В.И. Указ. соч. Т. 1. С. 135.

⁷ Там же. С. 140.

⁸ Морской энциклопедический словарь. Т. 1. Спб., 1993. С. 185.

Бушприк [бушприт] — (гол. boegspriet), горизонтальный или наклоненный брус выставленный вперед с носа корабля (у парусных судов); служит для вынесения вперед носовых парусов, для улучшения маневренных качеств судна.

Вапугины, ванпугины [вант-путенсы] — (гол. wantputting), металлические полосы, стержни или цепи, прочно скрепленные с набором и обшивкой судна, к верхним концам которых крепятся талрепы или нижние юферсы вант и фордунов.

Ванты — (гол. want), оттяжки к борту (из стального или пенькового троса) для укрепления мачт.

Ветреница — *“три доски, составляющие внутреннюю и наружную обшивку той части бортов на лодьях, которая выше палуб”*.⁹

Вонная сторона, вонный — *“сев. внешний, наружный”*.¹⁰

Выглины [выбленки] — (гол. wevelingen), поперечные ступеньки из тонкого троса или железных прутьев между вантами.

Гак — (гол. haak), железный или стальной крюк на судах для подъема тяжестей, для подвески шлюпок и т. д.

Галс — (гол. hals), снасть или тали, с помощью которых удерживается на месте нижний наветренный угол паруса, — галсовый угол.

Гафиль [гафель] — (гол. gaffel), рангоутное дерево одним (нижним) концом упирающееся в мачту (сзади нее), а другим подвешенное к ней под углом; служит для прикрепления верхней кромки паруса.

Глухарь — *“глухой болт или ери, вколачиваемый наглухо, без шляпки, нескованной, без заклепки”*.¹¹

Гонт — *“короткая драпка, вполовину обыкновенной и менее, иногда с закругленным концом для покрывки кровель, в виде*

⁹ Шульц А.Я. Техническое описание рыбных и звериных промыслов на Белом и Ледовитом морях. Исследования о состоянии рыболовства в России. Т. VII. СПб., 1863. С. 86.

¹⁰ Даль В.И. Указ. соч. Т.1. С. 240.

¹¹ Там же. С. 359.

чеши; одно ребро гонта тонко, другое с пазом, для вкладки в него первого... Гонт колетя из мелких обрубков и, по тонкости, скоро после дождя сохнет и не гниет".¹²

Грот-мачта — (гол. groot), самая высокая мачта на судне.

Дирик-фал — снасть бегучего такелажа, служащая для подъема. "Снасть, поднимающая нок (конец) гафеля (полуря)".¹³

Дорожник — "плотнич. струг, наструг, рубанок, похожий на шерхебель, для дороженья теса и карнизов. У конопатч. род долота, для расчистка пазов".¹⁴

Ерш — мертвый гвоздь.

Ершить — "насекать, делать насечку, зазубрины".¹⁵

Зымза — "карниз, подшивка".¹⁶

Интрюм — (гол. in' truijm), пространство внутри корпуса судна между днищем (вторым дном) и вышележащей палубой. Название трюма, употреблявшееся до начала XX века.

Кабалка [каболка] — "исход. сост. часть растит. троса, скрученная из волокон конопли, агавы или др. растений".¹⁷

Кизилевы [кизил] — (cornus), "род деревьев и кустарников сем. кизилевых. Растёт на Ю.-З. Европ. части, в Крыму и на Кавказе в подлеске лиственных лесов, на опушках и в зарослях кустарников. Твёрдая, тяжёлая древесина используется для различных поделок".¹⁸

Кинсель [кильсон] — (англ. keelson), днищевая продольная связь на судне, идущая по верх шпангоутов, параллельно килю.

Кмеки [кнехт] — "кнек — арх. ухват".¹⁹

Кница [книса] — колено из дерева или железа, для скрепления между собою корабельных членов.

Ковыш [коуш] — "круглая шайба с отверстием по середине и кипом по окружности".²⁰

¹² Даль В.И. Указ. соч. Т. 1. С. 374.

¹³ Там же. С. 437.

¹⁴ Там же. С. 474.

¹⁵ Там же. С. 522.

¹⁶ Там же. С. 697.

¹⁷ Морской энциклопедический словарь. Т. 2. С. 11.

¹⁸ Большая Советская энциклопедия. Т. 12. М., 1975. С. 103. [Далее БСЭ]

¹⁹ Даль В.И. Указ. соч. Т. 2. С. 124.

²⁰ Марквардт К.Х. Указ. соч. С. 256.

Кокора — часть пня с толстым корнем или суком.

Конек — деталь раксы, ракс-слиз.

Конькова — “веревка, привязываемая к конькам раксы и служащая для опускания паруса”.²¹

Косар — “большой, тяжелый нож, для щепленья лучины, рубки костей, который нередко делается из обломка косы”.²²

Кошт — “нем. иждевение, содержание, вообще расход, издержка”.²³

Крамбол — (гол. kraanbalk), небольшой ручной кран для подъема якорей на судно.

Ликтрос — специальный трос, которым обшивают кромки парусов для прочности.

Лопырь [лопарь] — (гол. looper), ходовой (подвиж) конец у талей и любой снасти. Трос, основанный между блоками или юферсами.

Марлин — “морс., толстая двупрядная нитка, круто спущенная”.²⁴

Мантыль — “морс., короткая, толстая веревка, хвост, закидываемый одним концом за мачту, тогда как в другой закладывают мантыльтали, для тяги вант. — коренной, идущий от вершины мачты; — пичный, идущий от пики, шпиля, иглы”.²⁵

Матица — киль.

Мушкиль [мушкель] — “деревянный молот, колотушка, иногда оправленная железом”.²⁶

Набои — доски, идущие на обшивку судна.

Нагель — (нем. nagel), деревянный гвоздь.

Нактоуз — “морс. род шкафика, ящика на подставе, в котором стоит прямой компас, т.е. по коему рулевой правит”.²⁷

²¹ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 91.

²² Даль В.И. Указ. соч. Т. 2. С. 172.

²³ Там же. С. 183.

²⁴ Там же. С. 300.

²⁵ Там же. С. 289.

²⁶ Там же. С. 363.

²⁷ Там же. С. 429.

Напарей [напарье] — “большой бурав, лопатой или совком, с коловоротом”.²⁸

Нащeki — возможно “мачтовые щeki”, служили для установки салинга марса и образовывали большую часть четырехугольного топа.²⁹

Пал — “деревянная дуга, входящая в зазубрины брашпиля для воспрепятствования ему вертеться обратно, когда поднимают якорь”.³⁰

Пахкаут [бакаут] — (гол. rokhout), “древесная порода (жел. или гваяковое дерево), отличающееся особой твердостью и большой удельной массой (1,4 т/м³. Применяется для выделки шкивов блоков)”.³¹ “Одно из самых твердых деревьев, чернозеленоватого цвета, с желюю блонью”.³²

Перешва [бимс] — “перекладина или брусья, на которые настиляется палуба на судне” (по А.Я.Шульцу).³³

Пертулень — “морс. веревка или цепь, одним концом наглухо укрепленная к крамбале; на ней подвешивается якорь, и с нее же он отдается, бросается”.³⁴

Пиллерс — вертикальный брус (стойка) под бимсом, поддерживающий палубу судна.

Планцирь [планшир] — (англ. planksheer), брус, проходящий поверх фальшборта у больших судов. Верхнее покрытие торцов шпангоутов.

Плотка — “огниво, кресало, кресево, плашка (от плоский)”.³⁵

Поворотные доски [шпангоуты поворотные] — шпангоуты в оконечностях, расположенные своими плоскостями нормально к поверхности обшивки судна, под углом к диаметральной плоскости. Различают носовые и кормовые поворотные шпангоуты.³⁶

²⁸ Даль В.И. Указ. соч. Т. 2. С. 447.

²⁹ Марквардт К.Х. Указ. соч. С. 11.

³⁰ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 97.

³¹ Морской энциклопедический словарь. Т. 1. С. 109.

³² Даль В.И. Указ. соч. Т. 1. С. 39.

³³ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 97.

³⁴ Даль В.И. Указ. соч. Т. 3. С. 102-103.

³⁵ Там же. С. 128.

³⁶ Скобников М.С. Указ. соч. С. 155.

Подтоварье — подкладки из тонких досок, какими выстилают внутри низ судна, чтобы не подмок груз.

Раксы — (гол. raks), “деревн. шарики, с которыми рей или гафель (полурей) ходит, скользя вверх и вниз по мачте; беломорцы подкладывают еще под кокурки, под раксу, коньки, дощечки”.³⁷

Ряднина [редно, рядно] — “грубый деревенский холст, по реденькой основе и с самым легким прибором (бердом); идет на мешки и на подстилку и на застилку”.³⁸

Решетина — “кривой брус, обхватывающий набор судна при постройке его”.³⁹ “Арх. обносной пояс, брус, в постройке судна, рыбина”.⁴⁰

Рей — (гол. ra), поперечное дерево у мачты, на который подвешивается верхней кромкой прямой парус.

Ровдуга — выделанная оленья шкура без шерсти, замша.⁴¹

Румпель — (гол. roerpen), рычаг для поворачивания руля.

Руслины [руслень] — (гол. rustlijn), площадки по бортам парусного судна, служащие для отвода вант и обтяжки стоячего такелажа.

Сандалной [сандал] — “сорт дерева, сантал, сандаловое дерево (*Santalum album*), вечнозелёное дерево сем. санталовых. выс. ок. 10 м. С. д. произрастает в Индии, на п-ове Малакка и о-вах Малайского архипелага, гл. обр. в тиковых лесах; в Индии культивируется. Древесина стволов жёлтая, душистая, содержит в ядре 3-6% эфирного масла, применяемого в парфюмерии и медицине. Древесина, изготовленные из неё сувениры и эфирное масло экспортируются”.⁴² “Заморское дерево, идущее на краску; есть желтый, красный и синий или черный сандал, коим, разными приправами, даются все оттенки этих цветов... Сандалить, что окрашивать сандалом”.⁴³

Свайка роцельная — “морс. кривой железный рог, для разных веревочных работ, особ. для сращиванья (морс. сплесня)”.⁴⁴

Сезни — плетеные концы, служившие для крепления убранного паруса.

³⁷ Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 56.

³⁸ Там же. С. 56.

³⁹ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 102.

⁴⁰ Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 95.

⁴¹ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 101.

⁴² БСЭ. Т. 22. С. 572.

⁴³ Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 136.

⁴⁴ Там же. С. 146.

Стеклини — “морс. стеклядь — толстая, трехрядная, крученая нитка, тонкая бичевка”.⁴⁵ “Смоленые веревки в 6 нитей, употребляемые для обвивки такелажа”.⁴⁶

Такиль — (нем. takel, англ. tackle), тоже, что и тали.

Талреп — (гол. taalreep), “тросовый талреп — спец. вид талей, основанных между юферсами. Применялся для натяжения вант, штагов и др. снастей такелажа парусного судна”.⁴⁷

Таль [тали] — (гол. talie от лат. talea — обрезок), грузоподъемное устройство, состоящее из двух блоков, через которые проходит растительный трос.⁴⁸

Топонант [топенант] — (гол. topenant), “снасть бегучего такелажа, служащая для удержания в нужном положении ноков реев, гиков, и выстрелов, а также грузовых стрел”.⁴⁹

Тупонанта — “веревка для правежа реи”.⁵⁰

Уклад — “сталь, которою укладывают или наваривают лёза столярных и других орудий”.⁵¹

Филенковы [филенка] — тонкая доска или фанера, вставленная в какую-н. раму.

Фалинь — трос, закрепленный за носовой или кормовой рым шлюпки.

Фалреп — “морс. одна из двух веревок, обычно обшитых сукном, за кои держатся, подымаясь по трапу или спускаясь”.⁵²

Флавдуг [флагдуг] — вид шерстяной ткани.

Флаштак [флагшток] — вертикальный шест, прикрепленный на носу или корме судна и служащий для подъема флага. “Так же окончанье мачты, с клотиком (головкой)”.⁵³

Фок-мачта — передняя мачта на судне.

Хлюс — “дыра в борте носа судна, через которую проходит якорная цепь”.⁵⁴

⁴⁵ Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 321.

⁴⁶ Глотов А. Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля. СПб., 1994. С. 262.

⁴⁷ Морской энциклопедический словарь. Т. 3. С. 231.

⁴⁸ Там же. С. 230.

⁴⁹ Там же. С. 264.

⁵⁰ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 105.

⁵¹ Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 482.

⁵² Там же. С. 531.

⁵³ Там же. С. 535.

⁵⁴ Шульц А.Я. Указ. соч. С. 106.

Цеплина — “*прямые паруса держатся на ветре во всю свою ширину для одинаковых размеров паруса вверху и внизу распоркою, называемую обыкновенно чеплиной*”.⁵⁵

Шапур [шапар] — “*конопатка, тупое широкое долото*”.⁵⁶

Шаркав [шарок] — “*деревянные пустые цилиндры на раксе*”.⁵⁷

Шитая вицей — “*шитая перекрученными берёзовыми прутьями или кореньями можжевельника, которые распариваются перед протаскиванием через отверстия*”.⁵⁸

Шкендель [шкентель] — (гол. schenkel), “*морс. короткий конец, веревка, на которой висит что-либо, напр. блок, тали*”.⁵⁹

Шкив — колесо блока для подъема тяжестей.

Шкот — (гол. shoot), снасть бегучего такелажа, с помощью которой ниж. — шкотовые углы парусов растягивают по рею или гику либо оттягивают назад углы парусов, не имеющих рангоута.

Шпигат (гол. spulgat), отверстие в борту судна на уровне палубы для удаления с палубы воды.

Шпиль (нем. spill), ворот в виде барабана, вращаемого на вертикальной оси; применяется на судах для подъема якоря.

Шпринтов — “*шест, прикрепленный нижним концом к низу мачты, а верхним, — к верхнему внешнему углу паруса; при отдаче подборы (гитова), шпринтов раскидывает и распирет шпринтовый парус*”.⁶⁰

Штак [штаг] — снасть, удерживающая мачту спереди в диаметральной плоскости.

Штевни (гол. steven), вертикально или наклонно расположенные брусья, сращенные с килем судна и составляющие его носовую и кормовую оконечность.

Штропа [строп] — (гол. strop — петля), “*приспособление из канатов, тросов и т. п. Для захвата грузов и подвешивания их к гаку*...”.⁶¹

Юзень — (гол. huizing), “*линь, диаметром 2 - 5 мм, гладкий, свит из трех прядей и тирован (просмолен)*”.⁶²

Юнфара [юферс] — (гол. juffer), бесшкивный блок с 3 сквозными отверстиями (кипами) в щеках для прохода снастей. В парусном флоте пары юферсов в составе тросовых талрепов применяли для обтягивания (набивки) стоячего такелажа.

55 Максимов С.В. Указ. соч. С. 282.

56 Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 621.

57 Шульц А.Я. Указ. соч. С. 107.

58 Морозов С.В. Беломорские суда XII — XVI вв. С. 15.

59 Даль В.И. Указ. соч. Т. 4. С. 638.

60 Там же. С. 644.

61 Морской энциклопедический словарь. Т. 3. С. 201.

62 Марквардт К.Х. Указ. соч. С. 262.

SUMMARY

Shipbuilding of the Russian North has very old and interesting history. Special types of vessels such as "Lodia" and "Koch" were created by the Pomors (ethnographic group of Russian people, who settled on the shores of the White and the Barents seas). These ships were built for sailing in the Arctic seas. Such islands as Spitsbergen, Novaya Zemla and many others in Arctic were discovered on lodias and koches.

Unfortunately, achievements of Russian masters, who used original local traditions, have not been studied properly and are not yet known to the wider society.

This book includes publication and analysis of the archive documents describing the old-time sea ship (lodia) of the Solovetsky monastery named "Saint Zosima". These documents were discovered by the author in the Russian State Archive of Ancient Documents, archive fund of the Solovetsky monastery. This Lodia was built by peasant Pomor Fedor Rukhin in 1790 by the order of the Solovetsky monastery. The ship was named after Russian Saint Zosima, who founded the monastery on the Solovetsky archipelago of the White sea. Amongst the documents a technical drawing, unique and so far the only one, of traditional Pomors' ship was found. Its description is presented here in the book. This finding is unique because it discards the opinion of many historians, that the Pomors built their ships without drawings.

These archive documents give us a clear idea of the Lodia's body, architecture, and allow to estimate its marine qualities. The documents provide extensive description of rigging, sails and talkie of the ship. So, these documents represent a unique material for investigation and possible reconstruction of ancient lodias.

Main aim of this book is to present technological and constructional peculiarities of "Saint Zosima" Lodia on the basis of archive documents.

The book consists of two main parts: 1) historical and technical analysis of the archive materials; 2) publication of all found documents about "Saint Zosima" Lodia. The book includes detailed dictionary of terms, which can help in reading and studying of the presented materials.

"Saint Zosima" Lodia is the big three-mast ship, built for sailing in the Northern seas and for transporting cargo and people. Lodias of that type were used as fishing and trade ships. In XVIII—XIX centuries

Pomors carried out on such ships trade expeditions to various regions of the White and the Barents seas, to Norway and to Saint-Petersburg around Scandinavia. Pilgrims were transported on such ships to the Solovetsky archipelago.

The drawings which were used during the building of "Saint Zosima" Lodia were made in three cross-sections: center line section, base line section and midstation section. These are three sections (planes), which are necessary for creating any theoretical drawing of any modern ship.

The discovery of the drawings and descriptions of "Saint Zosima" Lodia proves the high shipbuilding culture of the Pomors.

The use of such drawings in peasantry shipbuilding was probably connected with the policy of the Russian Tzar Peter the Great. By his edicts in 1714 and 1715 the Pomors were not allowed to build traditional ships - lodias, koches and others, — and were ordered to make ships of the European types. Such policy measures, on the one hand, were of strong impact on traditional shipbuilding, but on the other hand, forced the Pomors to learn the achievements of Western Europe in this field. In 1735 these laws were changed back, because the new types of ships were not at all good for sailing in the White and Barents seas. The Pomors resumed to build traditional ships, and they did it using the new technical skills. In the traditional shipbuilding the Pomors started to use European technologies. At that time, perhaps, the practice of making technical drawings began to spread as well among the Pomors of the Russian North.

Among the lodias of Solovetsky monastery, "Saint Zosima" was one of the biggest ships (max. length = 22.225 m, max. width = 7.4674 m, carrying capacity — 130.4 tons).

The Lodia had rather simple sail equipment - two square sails on the foremast, and the main mast and the mizzen course on the gaff and the spanker-boom. The main course is remarkable for its huge wind-efficient size. It is twice wider than the maximum ship width and is bigger than the total area of the foresail and mizzen.

Lodias were distinguished from the European ships by the specifics of the foremast. On lodias it was mounted in the ship's bow right after the stempost. It is worth to mention that this thing is a traditional peculiarity of many others Pomor ships.

Historical documents confirm that lodias were rather fast ships.

According to the drawings, the main characteristics of the body of this ship could be revealed: 1) very full (rounded) line shape; 2) a wide keel that did not extend further than the hull planking. Owing to these construction features lodias could enter shallow bays.

There were two cabins (upper and lower), caboose in the ship's bow and a hold in the middle part of the lodia. The body of the ship was distinguished for its sheer, which speaks about good marine qualities of the lodia and high shipbuilding habits of the Pomors.

The ship had strong framing, internal and external planking and it was defended from strikes on ice in waterline area by two rows of rubbing strips.

For joining details of the ship the Pomors used "kokoras", — parts of a tree consisted of a trunk and a root or a brunch. Details, made of kokoras are remarkable for their high solidity.

It is important to notice, that lodias of the Solovetsky monastery were made of very high quality materials. Timber - pines and spruces - were thoroughly selected. Blocks for ropes were made of rare kinds of trees, such as guajacum, sandalwood. Therefore lodias could be used for sailing for rather long time, i.e. for 20 up to 40 years.

There is certain European influence on "Saint Zosima" Lodia, expressed in the following features:

- the shape of transom had characteristic narrowing to the top;
- rubbing strips;
- in texts of the documents Dutch terminology was mostly used.

Although "Saint Zosima" Lodia had some European features, it represents a traditional Russian ship, which appearance and details were formed during centuries and were adapted for sailing in severe Northern conditions.

Lodias were the main type of ships in the Solovetsky monastery fleet, which was always on the top as concerns technologies. The monastery used them even in the middle of the 19th century, when it already had steamers.

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие ответственного редактора	5
Введение	9
Обзор литературы, посвященной поморским лодьям	10
Проблема реконструкции поморской лодьи	19
Поморские лодьи в истории освоения Беломорья и Арктики	21
Назначение судна и маршруты плавания	21
Лодьи Соловецкого монастыря	25
Анализ архивных документов о лодье “Преподобный Зосима”	33
Обзор архивных документов	33
Техническая документация судна	33
Документы, регистрирующие процесс строительства лодьи	35
Документы о рейсах судна	36
Меры длины и веса, используемые в документах	37
Чертеж лодьи	38
Основные замечания	38
Чертеж в диаметральной плоскости	40
Чертеж в основной плоскости	40
Чертеж в проекции мидель-шпангоута	41
Размеры лодьи	41
Грузоподъемность	43
Рангоут, такелаж и конструктивные особенности судна по “Описи”	43
Каюта (верхняя)	43
Каюта (нижняя)	44
Камбуз	44
Рангоут	44
Стоячий такелаж	46
Паруса и бегучий такелаж	48
Блоки	53
Руль	55
Якоря	55

Брашпиль	55
Шпиль	56
Кран-балка	56
Бот	56
Украшения судна	56
Технологические особенности корпуса судна	58
Строительство судна	67
Подготовка к строительству лодей	68
Этапы строительства лодей	69
Эксплуатация судна	71
Исторический эксперимент	78
Заключение	84
Приложения	95
Архивные документы	97
Перечень публикуемых документов	164
Словарь	167
Summary	175

Научное издание

П.А. Филин

Судостроение Соловецкого монастыря:
лодя "Преподобный Зосима"

Труды Морской арктической комплексной экспедиции
Под общей редакцией *П.В. Боярского*

Утверждено к печати Редакционно-издательским советом
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия имени *Д.С. Лихачёва*

Лицензия ЛР № 020730 от 3 марта 1998 г.

Редактор *Ю.С. Макаревич*

Компьютерная верстка и дизайн: *Д.С. Захарьин, Н.П. Лакутина*

Формат 60x84/16. Гарнитура академическая.

Бумага офсетная. Печать офсетная.

Усл. Печ. л. 16,7. Тираж 300 экз.

Заказ № 526. Цена договорная.

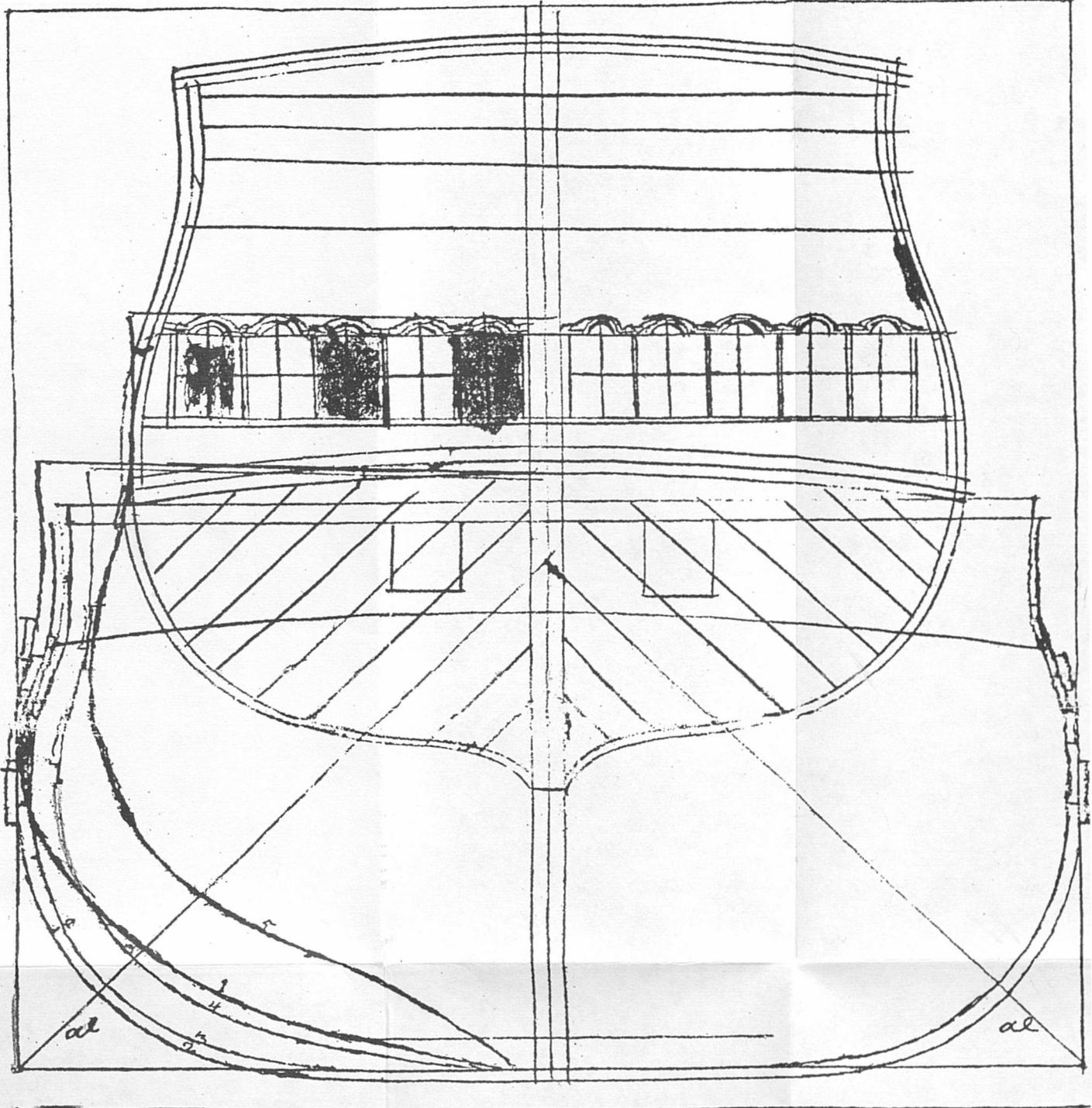
Российский научно-исследовательский институт
Культурного и природного наследия имени *Д.С. Лихачёва*
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2.

Отпечатано в типографии ИПП "Гриф и К"
300057, Тула, ул. Октябрьская, д. 81-а

ЛР № 065454 от 13.10.97

Тел.: (0872) 49-76-96

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.



ИЗОБРАЖЕНІЕ СОЛОВЕЦКАГО МОНАСТЫРЯ.
ПРИАХИМАНДРИТЪ ИЛАРИЕ, СЪ БРАТІЕЮ 1837 ²⁰⁷⁰



Филин Павел Анатольевич, 1975 г. рождения, — этнограф, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник сектора исследования Соловецкого архипелага и Беломорья Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва, г. Москва. Руководитель Беломорского отряда Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ). Член Рязанского Исторического Общества (РИО).

С 1999 г. — аспирант Института Наследия (научный руководитель — начальник МАКЭ П.В. Боярский), участник полевых исследований МАКЭ. В 2002 г. защитил диссертацию «Традиции морского рыболовства поморов Терского берега Белого моря в XV—XX вв.» в Институте этнографии и антропологии имени Н.Н. Миклухо-Маклая.

Автор проекта экомuzeя «Поморская тоня» — музея на базе традиционного рыболовецкого поселения. Организатор и руководитель ряда научных экспедиций на Белое море с целью изучения поморских промыслов.