

**НОВГОРОДСКИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ
ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVI—НАЧАЛА XVII в.
ПО ДАННЫМ ТАМОЖЕННЫХ ДОКУМЕНТОВ**

В предлагаемой работе представлен анализ информации новгородских таможенных документов 70-х гг. XVI—10-х гг. XVII в. о типах судов, приходивших в Новгород, и о грузах, которые на этих судах представлялись, а также некоторых дополнительных сведений, дающих представление о водных грузоперевозках Новгорода в период от опричного разгрома 1570 г. до шведской оккупации 1611—1617 гг.

ИСТОЧНИКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Новгородская таможенная грамота 1571 г.¹ (далее — НТГ) первоначально предназначалась для Торговой стороны Новгорода, отошедшей в опричнину, а затем, в 1572 г. в связи с отменой опричнины, стала основным уставным документом для всей новгородской торговли и действовала до конца XVI в.²

В грамоте упомянуто четыре типа судов (лодья, паром, плот и учан) (таблица 1), однако представлены они в весьма специфическом аспекте — в связи с так называемой поплашной пошлиной, которая бралась «с плавного со всякого лесу, который лес, и уголья, и мох привозят в судах Волховом с низу, и изо Мсты и из иных рек, и с верху в плотах водою пригоняют, с хором с рубленых, с горниц, и с повалуш, и с изб, и с клетей, и с мылен, и со всяких рубленых хором, и с лесу большого, и с среднего, и с меньшого, и с досок, и с тесу, и с драниц, и с лубья, и с лык, и с дров, и с лучины, и с уголья, и со мху...».³ Таким образом, здесь перечислены суда, на которых в Новгород привозили лес, дрова и стройматериалы, а также рубленые постройки в разобранном виде. При этом, как видно из приведенной выше цитаты, лес в город могли пригонять и сплавом.

Таможенная откупная грамота новгородцу Ивану Филатову 1586 г.⁴ (далее — ОГИФ) была выдана на откуп сбора явчей, пятенной и привязной пошлин. Указанные пошлины собирались «где на судех приставают приезжие люди <...> и с хлебом, и с солью, и с мясом, и с сыры, и с маслом, и с яйцы, и с молоком, и с рыбою, и с дровы, и со всяким лесом, и с золою, и с кожами, и со всяким кожевницким товаром, и с сеном...». Как видим, номенклатура товаров достаточно обширна: от продуктов питания до леса и ремесленного сырья. Однако конкретной привязки грузов к типам судов (а их здесь 12 позиций — см. таблицу 1), к сожалению, нет. Но есть, что очень важно, градация судов (приходив-

¹ ААЭ. СПб., 1836. Т. 1. № 282. С. 326.

² *Варенцов В. А.* Торговля и таможенное управление Новгорода в XVI—XVII веках. Новгород, 1996. С. 9.

³ ААЭ. Т. 1. С. 326.

⁴ ААЭ. Т. 1. № 332. С. 401.

ших «на время из Ладogi и из Заонежья и откуда ни буди») по размерам пошлин:

лодья — 10 московок;

карбасы корельские, лодья с углем, паромы, учаны — 4 московки; байдаки, насады хлебные, лодья дровяные — 3 московки;

лодки — в зависимости от товара: от 2 московок до полуденьги и меньше.⁵

Таможенная откупная грамота Пятому Андрееву 1587 г.⁶ (далее — ОГПА) была выдана на сбор номерной и покоречной пошлины. При этом указывалось, что покоречная пошлина собирается с судов (лодей, байдаков и насадов — см. таблицу 1), на которых в Новгород привозили хлеб. Величина пошлины ставилась в зависимость не от типов и размеров судов, а предписывалось «с того хлеба от меры имати <...>, роччитая как емлют зиме с возов».⁷

В таможенных книгах 1610/11 и 1613/14 гг.⁸ (далее — ТК) упоминаются 9 судовых типов (таблицы 1, 2), представленных в 32 явках на новгородской таможене. Наиболее ценным здесь является то, что во всех явках приводится информация о товарах, доставлявшихся на этих судах, а в некоторых случаях и о количестве возчиков, а также о пунктах отправления грузов. Даты явок могут свидетельствовать о приблизительных сезонных границах грузовой навигации на Волхове, которая длилась, по крайней мере, с 20-х чисел апреля до середины ноября.

ТИПЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДОВ.

1. БАЙДАК упоминают в ОКИФ, ОГПА, а также в ТК (таблица 1).

В ОГПА он входит в перечень судов, на которых привозили в Новгород хлеб.⁹

Что же касается ТК, то здесь он фигурирует в одной явке, когда двумя возчиками на байдаке в Новгород было привезено (неясно откуда) «70 свясков льну сланцу; 3 свяска пеньки; 10 кож; лосинка; 2 лисицы» (таблица 2, № 1).

Судя по ОГИФ, байдаки по налогообложению приравнивались к хлебным насадам и дровяным лодьям, облагаясь при этом пошлиной в 3 московки, что было больше, чем для лодок, но меньше, чем для карельских карбасов, угольных лодей, паромов, учанов (4 моск.) и лодей (10 моск.).¹⁰

Если говорить о конструктивных характеристиках байдаков, то, судя по этнографическим данным, это были открытые (беспалубные) плоскодонные грузовые суда, эксплуатировавшиеся на территории Украины

⁵ Там же.

⁶ ААЭ. Т. 1. № 335. С. 404.

⁷ Там же.

⁸ Таможенные книги Великого Новгорода 1610/11 и 1613/14 гг. СПб., 1996.

⁹ ААЭ. Т. 1. С. 404.

¹⁰ ААЭ. Т. 1. С. 401.

и Белоруссии вплоть до нач. XX в.¹¹ По В. И. Далю, байдак являлся речным судном, ходившим по Днепру и его притокам. Он имел одну мачту с прямоугольным парусом (как у волжских расшив) и управлялся по-барочному, т. е. носовой и кормовой потесями (рулевыми веслами). На Днепре байдаки были довольно крупными плавсредствами длиной 15—25 саж. (31,5—52,5 м), шириной 2—4 саж. (4,2—8,4 м) и грузоподъемностью 140—15 тыс. пуд. (160—240 т). Несколько меньшие по размерам байдаки (дл. 6 саж. — 12,6 м) эксплуатировались в Закавказье.¹²

Вряд ли байдаки, упомянутые в новгородских таможенных документах, были такими же крупными судами, как днепровские (см. выше). Можно лишь утверждать, что приходили они в Новгород, скорее всего, с юга, т. е. из Днепровского (и Волжского?) бассейна, причем довольно часто. Об этом свидетельствуют упоминания их в трех из четырех рассматриваемых документов, а также сам факт использования этих судов для хлебных перевозок.

2. БАРКИ упомянуты только ОГИФ, причем вначале они (барки как таковые) представлены в общем списке судов, привозивших в Новгород самые разнообразные товары, а затем в перечне таможенных пошлин говорится о *соляных барках*, которые по налогообложению приравниваются к большим лодьям. И хотя сумма налога здесь не приводится, а говорится лишь о том, что с них надо «имати <...> по тому ж, как наперед сего с них уличане имали»,¹³ но тем не менее из контекста следует, что барки (как и большие лодьи) являлись одними из самых крупных плавсредств, приходивших в Новгород. Соль на барках могли привозить из Старой Руссы, Прибалтики, а также с северо-востока.¹⁴

Что же касается барок как судового типа, то, по данным И. А. Шубина, в XVIII—XIX вв. они представляли собой крупные плоскодонные дощатые беспалубные суда с отвесными штевнями и бортами и с одной небольшой мачтой для зачаливания каната на случай движения конной тягой. Длина волжских барок достигала 24 саж. (50,4 м), ширина — 5 саж. (10,5 м), грузоподъемность — 10—25 тыс. пуд. (240—400 т), осадка с грузом — до 20 вершков (0,9 м).¹⁵ По мнению Э. Г. Истоминой, во второй половине XVIII—начале XIX вв. для северо-запада были характерны барки длиной не более 17 саж. (35,6 м) и грузоподъемностью до 8 тыс. пуд. (128 т).¹⁶ Вряд ли в более раннее время размеры и грузоподъемность барок в этом регионе могли превышать данные показатели.

¹¹ Лебедева А. А. Транспорт, перевозка и переноска тяжестей // Этнография восточных славян. Очерки традиционной культуры. М., 1987. С. 327.

¹² Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. М., 1955. Т. 1. С. 38.

¹³ ААЭ. Т. 1. С. 401.

¹⁴ Очерки русской культуры XVI века. М., 1977. Ч. 1. С. 139.

¹⁵ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. М., 1927. С. 198—202.

¹⁶ Э. Г. Истомина имеет в виду Вышневолоцкую водную систему: р. Мста — оз. Ильмень — р. Волхов. См.: Истомина Э. Г. Водные пути России во II пол.XVIII—нач. XIX вв. М., 1982. С. 56.

3. ВОДОВИК. Эти суда упоминаются в ОГИФ в общем списке грузовых плавсредств.¹⁷

В ТК представлена одна явка, где было предъявлено 70 кож и окоренков, доставленных на водовике двумя возчиками из Старой Руссы (таблица 2, № 2).

По мнению И. А. Шубина, водовики были характерны в основном для бассейна оз. Ильмень, хотя изредка они заходили и на Верхнюю Волгу. Они представляли собой (XVIII—XIX вв.) «очень близкие к типу лодок, но узкие и большей частью открытые парусные суда с круглым дном типа мелких шитиков длиной 48—65 фут. (14,4—19,5 м), шириной 17—27 фут. (5,1—7,2 м) и грузоподъемностью от 400 до 1500 пуд. (6,4—24 т)».¹⁸ Вполне очевидно, что представленный в ТК водовик не может быть отнесен к крупной разновидности этих судов.

4. КАРБАС фигурирует в одной явке ТК, когда на нем было доставлено из Кольвани в Новгород 25 мехов соли крупки и 2 четвертинки сельди (таблица 2, № 3).

В ОГИФ упомянуты *карбасы корельские*, которые вместе с угольными лодьями, паромами и учанами облагались налогом в 4 московки, что было меньше, чем для лодей (10 моск.), но больше, чем для байдаков, хлебных насадов и дровяных лодей (3 моск.).¹⁹

Д. К. Зеленин относил карбасы к сравнительно крупным судам, названия которых были заимствованы из чужих языков (наряду со шлюпками, барками, баркасами и т.д.).²⁰

Говоря о карбасе как о судовом типе, следует иметь в виду, что на Русском Севере этот термин был таким же всеобъемлющим, как корабль или лодья. Так, например, в Поморье любое небольшое парусное судно местного производства чаще всего называлось карбасом. Карбас мог быть большим или малым, палубным или беспалубным, иметь разнообразное парусное оснащение и т. д. Вследствие этого в различных местах под карбасами могли подразумеваться самые разные плавсредства.²¹

Так, например, Н. П. Загоскин, основываясь на данных де Бруина (XVIII в.), считал, что карбасы (наряду с каюками) являлись исключительно пассажирскими судами, причем довольно небольшими, рассчитанными на плавание одного-двух пассажиров при шести гребцах.²²

¹⁷ ААЭ. Т. 1. С. 401.

¹⁸ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 230. Детали шитиков или судов, в конструкции которых широко применялись гибкие связи в виде вичи (веревки, корней или прутьев), представлены в новгородском археологическом материале X—XV вв. (Дубровин Г. Е. Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X—XV вв. М., 2000. С. 81—90. Рис. 64—73).

¹⁹ ААЭ. Т. 1. С. 401.

²⁰ Зеленин Д. К. Восточнославянская этнография. М., 1991. С. 173.

²¹ Дубровин Г. Е., Огороков А. В., Старков В. Ф., Черноствитов П. Ю. История северорусского судостроения. СПб., 2001. С. 294—303.

²² Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в донетровской России. Казань, 1909. С. 407.

По В. И. Далю, карбасы являлись белозерскими лодками обычно на 4—10 весел с двумя шпринтовыми парусами, ходившими по рекам и в море на промыслы. В то же время карбасами в Сибири называли большие плоскодонные перевозные лодки.²³

Судя по всему, карбас, упомянутый ТК (таблица 2, № 3), был скорее грузовым судном, поскольку на нем из Колывани было доставлено около 4,3 т (или 269 пуд.) товаров.²⁴

Карбасы обычно назывались по месту их постройки (холмогорские или двинские, койдинские, пустозерские, мезенские и т. д.²⁵). Как уже говорилось, в ОГИФ упоминаются карельские карбасы, что свидетельствует о месте их изготовления. Не исключено, что карбас, пришедший в Новгород с солью и сельдью из Колывани, также был карельской постройкой, являясь парусно-гребным грузо-пассажирским среднеразмерным судном, способным совершать в том числе и морские переходы.

5. О ЛОДКАХ говорится только в ТК и ОГИФ.

По ОГИФ, лодки облагаются наименьшим, по сравнению с другими плавсредствами, налогом: от двух московок до полуденьги и меньше «смотря по товару».²⁶

В ТК они представлены в трех явках. В одном случае (таблица 2, № 4) на лодке из Михайловского погоста Порховского уезда (наиболее вероятный маршрут: р. Шелонь — оз. Ильмень — р. Волхов) двумя возчиками было привезено «55 свясков льну сланцу, лосина и лисица», в другом (таблица 2, № 5) — «100 свясков льну сланцу» (место отправления не указано) и, наконец, из Старой Руссы на двух лодках было доставлено в Новгород «100 кож; 30 окоренков; 9 конин; 100 опойков; 7 кож сырых; 2000 кочнов капусты» (таблица 2, № 6). Таким образом, в двух случаях из трех лодки приходили в Новгород с юга, причем путь их проходил через оз. Ильмень.

Если же говорить о лодках как о судовом типе, то этот термин является общим и неконкретным (как корабль, судно или лодья). Так, по В. И. Далю, лодка — это гребное судно вообще, небольшое судно для речного и прибрежного плавания.²⁷

В XVI в. существовало множество лодок различных размеров и конструкций: большие, малые, набойные и т. д.²⁸ Что же касается грузоподъемности лодок XVI в., то, например, по данным жалованной грамоты князя Владимира Андреевича Старицкого Троицкому монастырю (1566 г.), в одной лодке могли перевозить 100 четвертей ржи и 30 пудов соли²⁹ (т. е. всего ок. 15 т).

²³ Даль В. И. Толковый словарь... Т. 2. С. 91.

²⁴ 25 мехов соли крупки весили ок. 4 г (250 пудов или 25 берковеск /1 мех соли обычно весил ок. 1 берковеск = 10 пудов = 160 кг/), а две четвертинки сельди — около 320 кг (четверть — ок. 1 берковеск, т. е. 10 пуд. = 160 кг).

²⁵ Дубровин Г. Е., Окороков А. В., Старков В. Ф., Черноскитов П. Ю. История... С. 296—299.

²⁶ ААЭ. Т. 1. С. 401.

²⁷ Даль В. И. Толковый словарь... Т. 2. С. 262.

²⁸ Очерки русской культуры XVI века. Ч. 1. С. 287.

²⁹ ААЭ. Т. 1. № 272. С. 308.

Н. П. Загоскин писал о волжских кладных и товарных лодках допетровского времени, которые предназначались для перевозки грузов и представляли собой «ступень как бы переходную от больших судов — к лодкам в тесном значении этого слова». Лодки кладные считались судами более значительными по сравнению с товарными лодками.³⁰

И. А. Шубин добавляет к этому, что на кладных лодках XVI—XVII вв. перевозили луб, уголь, рогожи, хлеб. Грузоподъемность их достигала 3—7 тыс. пуд. (48—112 т).³¹

Судя по всему, в ТК имеются в виду именно грузовые лодки, вероятно, близкие по своим характеристикам к волжским товарным. Следует отметить, что новгородские лодки были приспособлены для навигации в довольно сложных условиях оз. Ильмень и, вероятно, имели парусную оснастку.

6. ЛОДЬИ представлены во всех рассматриваемых таможенных документах.

При этом в ОГИФ они облагаются самым большим налогом (10 моск.), превосходя по этому показателю все другие перечисленные в указанном документе суда. Следует отметить, что в данном налоговом перечне упоминаются и *большие лодьи*, пошлина с которых (наряду с соляными барками) не указана, а также *лодьи которые с углем* (4 моск.) и *лодьи дровяные* (3 моск.).³² Таким образом, в двух последних случаях речь идет о специализированных плавсредствах, предназначенных для перевозки вполне конкретных грузов: угля и дров.

В ОГИА лодьи включены в список судов, перевозивших хлеб.³³

В ТК лодьи являются наиболее распространенным судовым термином, который упоминается в 11 явках.

Характерно, что в большинстве явок (7 из 11) товары в лодьях перевозились со Мсты (таблица 2, № 7—17), в частности из Боровичей. Отсюда в первую очередь поставлялась посуда (горшки и кувшины), а также кожа, пенька и масло, а со Мсты (в широком смысле этого слова) — сено. Столь заметное преобладание термина «лодья» на р. Мсте может свидетельствовать в пользу того, что именно здесь он был наиболее устойчивым и распространенным в начале XVII в. Кроме упомянутых выше товаров на лодьях в Новгород привозили также дрова и соль. В записи о явке от 16 сентября 1610 г. (таблица 2, № 8) указывалось, что на лодье пятью возчиками было доставлено 140 мехов соли весом «143 берковеска 2 пуда без чети», т. е. около 23 т, что дает определенное представление о грузоподъемности данного судна. К этому можно добавить, что в том же году на лодье из Боровичей было привезено 3500 горшков и кувшинов (таблица 2, № 12), а еще в одном случае — 900 береман сена и 20 сажень дров (пункт отправления не указан) (таблица 2, № 9).

³⁰ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 430.

³¹ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 89—90.

³² ААЭ. Т. 1. С. 401.

³³ ААЭ. Т. 1. С. 404.

Если говорить о лодье как о судовом термине, то он являлся наиболее употребительным и в то же время самым древним на территории Руси, равно как и у всех славянских народов. Встречается он также у финнов, шведов, венгров, литовцев и исландцев.³⁴ Большинство исследователей склоняется к тому, что на раннем этапе данный термин имел самое общее значение, такое же, как корабль или судно.³⁵ Однако, по мнению И. А. Шубина, применительно к речным судам он обозначал относительно крупные плавсредства, превосходившие своими размерами небольшие легкие челны.³⁶ Первоначально лодьи, безусловно, имели однодеревую основу, в дальнейшем же строились из досок, сохраняя при этом преимущественно круглый обвод днища, что позволило И. А. Шубину предложить термин «судно ладейного типа», т. е. судно с круглым или острым днищем (чаще всего килевое, но иногда и без киля, как, например, однодеревки). В дальнейшем термин «лодья» продолжал носить самый общий характер,³⁷ но в некоторых местностях он начинает обозначать суда с достаточно определенными характеристиками.

Больше всего сведений имеется о мореходных поморских лодьях.

Так, например, поморская лодья XVI в., изображенная на рисунке Я. Х. ван Линсхогена, представляла собой вытянутое в длину низкобортное одномачтовое судно с одним большим прямоугольным парусом.³⁸

По В. И. Далю, архангельская лодья XIX в. являлась палубным плоскодонным трехмачтовым грузовым судном длиной до 11 саж. (23,1 м) и грузоподъемностью до 12 тыс. пуд. (192 т).³⁹

По данным П. Богославского, Г. Де-Фера и В. И. Немировича-Данченко, длина поморских лодей XVIII—XIX вв. колебалась от 11 до 21,9 м., а грузоподъемность достигала 24 т.⁴⁰

Что же касается лодей, приходивших в Новгород в первую очередь со Мсты, то они, естественно, являлись речными судами, а стало быть, их габариты и грузоподъемность были меньше, чем у мореходных поморских лодей. В то же время нельзя с большой уверенностью говорить даже о том, можно ли их считать судами классического ладейного типа, т. е. кругло- или остродонными, поскольку лодьям, приходившим в Новгород из Боровичей, приходилось преодолевать пороги на Мсте,⁴¹ начинавшиеся выше устья ее левого притока р. Шегринки,⁴² а для таких

³⁴ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 26.

³⁵ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 359 и т. д.

³⁶ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 26.

³⁷ Например, у В. И. Даля: «Лодья — большая лодка, суднышко» (Даль В. И. Толковый словарь... Т. 2. С. 235).

³⁸ Дубровин Г. Е., Окороков А. В., Старков В. Ф., Черношвитов П. Ю. История... С. 201.

³⁹ Даль В. И. Толковый словарь... Т. 2. С. 235.

⁴⁰ Дубровин Г. Е., Окороков А. В., Старков В. Ф., Черношвитов П. Ю. История... С. 284.

⁴¹ Нельзя, однако, исключить и возможности того, что товары из Боровичей на начальном участке пути в Новгород могли доставляться посуху Дерезжковым волоком до устья р. Шегринки, а затем уже транспортироваться по воде (Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 142).

⁴² Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 141.

участков речных путей в большей степени подходили плоскодонные некилевые дощатые плавсредства, которые, кстати, кроме всего прочего больше соответствовали и основным требованиям водных грузоперевозок (малая осадка при большой грузоподъемности).

7. МОРЯНКА. Этот судовой термин представлен только ОГИФ в общем перечне плавсредств, приходивших в Новгород с товарами.⁴³

Упоминание судов-морянок есть в грамоте Бориса Годунова, когда после основания по его указу на р.Тазе, впадающей в восточную часть Обской губы, острога Мангазея, царь повелел построить в Верхотурье «для мангазейского хода» 15 «судов морянок», предназначенных для плавания по Северному Ледовитому океану (следует отметить, что здесь под морянками подразумевались кочи). По мнению Н. П. Загоскина, «эпитет морянки имел в данном случае нарицательное значение, обозначавшее морское судно вообще, и не имел характер видového в смысле выражения понятия точно определенного судового типа».⁴⁴

Надо думать, что и в нашем случае под морянками также надо понимать мореходные суда различных типов, вероятно, небольшие, которые могли преодолевать Гостинопольские пороги и доходить до Новгорода (вероятно, какие-то разновидности карбасов, сойм и, не исключено, судов иностранной постройки).

8. НАСАД представлен в ОГПА среди судов, привозивших в Новгород хлеб.⁴⁵

Судя по списку пошлин ОГИФ, *насады хлебные* приравнивались по налогообложению к байдакам и дровяным лодьям (3 моск.), превосходя лодки (2 моск. и меньше), но уступая при этом карбасам карельским, угольным лодьям, паромам и учанам (4 моск.).⁴⁶

Таким образом, по данным новгородских таможенных документов, насады предстают относительно небольшими судами, предназначенными для перевозки хлеба. В этой связи становится очевидным, что насады приходили в Новгород в первую очередь из Низовских земель, откуда, собственно, хлеб в основном и поставлялся.

Насад, наряду с лодьей, является одним из древнейших русских судовых терминов. По письменным источникам он известен, по крайней мере, с начала XI в.⁴⁷

По мнению И. А. Шубина, русские средневековые насады представляли собой грузо-пассажи́рские палубные плоскодонные дощатые суда барочно-ладейного типа. Передвигались они, как правило, с помощью весел или бечево́й.⁴⁸

В XVI в. насады предстают уже как преимущественно грузовые суда. Дженкинсон, наблюдавший насады на Северной Двине, описывал их следующим образом: «Суда, называемые насадами, очень длинны и ши-

⁴³ ААЭ. Т. 1. С. 401.

⁴⁴ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 459.

⁴⁵ ААЭ. Т. 1. С. 404.

⁴⁶ ААЭ. Т. 1. С. 401.

⁴⁷ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 361.

⁴⁸ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 44—48.

роки, крыты сверху и плоскодонны; они сидят в воде не более как на 4 фута (1,2 м) и поднимают 200 т; на них нет никаких железных частей, но все сделано из дерева; при попутном ветре они могут плыть под парусами. В противном случае из многочисленных имеющих на насадах людей иные тянут их, обвязав вокруг шеи длинные тонкие веревки, прикрепленные к насаду, иные же отгалкиваются длинными шестами».⁴⁹ Северные насады в длину достигали более 10 саж. (21 м).⁵⁰

В XVII в. Олеарий наблюдал на Волге еще более крупные насады длиной 10—18 саж. (21—37,8 м) и грузоподъемностью 36—60 тыс. пуд. (576—960 т).⁵¹

Безусловно, насады, приходившие в Новгород во второй половине XVI в., имели меньшие размеры и грузоподъемность. Но при этом их конструктивные особенности (барочно-ладейный тип, плоскодонность и т. д.), по-видимому, были такими же, как и у насадов, ходивших по Двине и Волге.

9. ПАРОМЫ представлены в НТГ среди судов, привозивших в Новгород лес,⁵² а также в ОГИФ, где они входят в общий список товарных плавсредств и приравниваются по налогообложению к карельским карбасам, угольным лодьям и учанам.⁵³

И.А.Шубин приводит описание паромов, которые в XVIII—XIX вв. эксплуатировались в Окском бассейне. Это были плоскодонные дощатые небольшие беспалубные низкобортные суда длиной 8—10 саж. (16,8—21 м), шириной 10—12 арш. (7—8,4 м) и грузоподъемностью до 3 тыс. пуд. (48 т). Они ходили обычно на веслах, имея 8—10 рабочих, и проплывали в день около 20 верст.⁵⁴

П. О. Богославский приводит характеристики так называемых лесных паромов XIX в., которые ходили по Северной Двине до Архангельска. Такой паром обладал плоским шестиугольным в плане днищем. Его длина достигала 80 футов (24 м) и более, ширина — 40 футов (12 м). Лесные паромы имели навес, покрытый берестой и соломой. В них загружали доски по 20 и более рядов в высоту, которых можно было здесь разместить до 1000 штук. Управлялись они четырьмя рулевыми веслами (по 2 на каждой оконечности) и шестью—восемью гребными. Судорабочих было 8—10 человек.⁵⁵

Как видим, лесные паромы с Северной Двины ближе и географически и по назначению к паромам, привозившим лес в Новгород во второй половине XVI в. По-видимому, и конструктивные параметры этих судов также были сходны.

⁴⁹ Английские путешественники о Московском государстве XVI в. М., 1938. С. 75.

⁵⁰ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 80.

⁵¹ Адам Олеарий. Описание путешествия в Московию. Смоленск, 2003. С. 335.

⁵² ААЭ. Т. I. С. 326.

⁵³ ААЭ. Т. I. С. 401.

⁵⁴ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 205.

⁵⁵ Богославский П. О. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном. СПб., 1859. С. 70.

10. ПАУЗКИ представлены только в ТК. Здесь они фигурируют в трех явках, причем во всех случаях грузом, который на них перевозился, является сено (таблица 2, № 17—19). Что же касается грузоподъемности этих судов, то задокументированный в ТК максимум составляет 600 беремян сена (таблица 2, № 19) (ср. с лодьей — 900 беремян сена и 20 сажень дров — таблица 2, № 9). Показательна явка (таблица 2, № 17), где упомянуты лодья и паузок, на которых перевозили опять-таки сено (1800 беремян), что свидетельствует о различиях в грузоподъемности и, вероятно, конструктивных параметрах этих типов судов. Таким образом, по ТК, паузки предстают небольшими грузовыми судами, использовавшимися в Новгороде для перевозки сена.

Если говорить о конструктивных особенностях паузков, то, по мнению Л. М. Марасиновой, в XVI в. они представляли собой маленькие легкие суда, удобные для мелководных и порожистых мест. Одним из основных назначений паузков была перегрузка на них товаров с больших судов по мере необходимости. При этом паузки являлись не только вспомогательными судами, но выполняли и самостоятельные грузоперевозки,⁵⁶ что, собственно, и следует из данных новгородских таможенных книг.

Суда эти были плоскодонными и дощатыми, о чем свидетельствует система их налогообложения в Дмитровской таможенной грамоте: «...и колико будет в паузке во дне досок, и наместнику имати с доски донные по алтыну, а другому наместнику имати тое ж с доски по алтыну ж, а две доски откосные (т. е. бортовые. — Г. Д.) за одну доску наместником пошлины имати».⁵⁷

И. А. Шубин приводит в своей работе описание волжских паузков XVIII—XIX вв., которые представляли собой небольшие плоскодонные и низкобортные суда длиной 6—12 саж. (12,6—25 м), шириной 2—4 саж. (4,2—8,4 м) и грузоподъемностью 5—7 тыс. пуд. (80—112 т). При этом отмечалось, что на Оке и других мелководных реках паузки были значительно меньше и по размерам и по грузоподъемности — 100—3 тыс. пуд. (1,6—48 т).⁵⁸ Вероятно, близкими к последним по своим характеристикам были и новгородские паузки начала XVII в.

11. ПЛОТЫ упомянуты в НТГ среди плавсредств, транспортировавших в Новгород лес,⁵⁹ а также в четырех явках ТК. В грех из них речь идет о поставках угля (от 1000 до 1500 «крошен угля большой вязи») (таблица 2, № 20—22), а в одном случае в Новгород было доставлено «20 коров, 8 стягов солинины и 3 пуда масла коровья» (таблица 2, № 23). В НТГ говорится также о том, что часть леса поступала в Новгород сплавом, т. е. в виде сплавных плотов.⁶⁰ Характерно, что детали от плотов в виде бревен со специальными отверстиями — «глазами» или «глица-

⁵⁶ Очерки русской культуры XVI века. Ч. 1. С. 286—287.

⁵⁷ ААЭ. Т. 1. № 170. С. 138.

⁵⁸ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 217.

⁵⁹ ААЭ. Т. 1. С. 326.

⁶⁰ Там же.

ми» представлены в новгородском археологическом материале X—XV вв.⁶¹

12. СОЙМЫ фигурируют в 6 явках ТК, причем во всех случаях речь идет о поставках в Новгород рыбы (сигов волховских, сигов вялых, лудоги, лудоги вялой, лососей, шук, судаков, плотвы, осетрины). В трех явках кроме рыбы упомянута также икра (таблица 2, № 27—29), в одном случае — соль морянка и «сало ворвань» (таблица 2, № 25), а еще в одном — волчьи шкуры (таблица 2, № 26). В последней из перечисленных явок отмечено, что товар («14 бочек лососей и 3 волка») доставлен из Орешка. Вероятно, все это может свидетельствовать о том, что соймы в Новгород приходили с Ладожского озера и Ильменя — основных районов местных рыболовных промыслов. При этом предпочтение, видимо, следует отдать Ладоге, где соймы прослеживаются в более ранний период, чем на озере Ильмень.

Сойма как изначально финский судовой тип появилась на озерах Сайме и Онежском, распространяясь в дальнейшем на акватории Ладоги и Ильменя. Под понятием «сойма» объединялась целая группа схожих озерных судов, имевших, однако, определенные конструктивные отличия, связанные не только с разнообразным назначением, но и во многом с местом изготовления судна — ведь по мере расширения ареала распространения данного судового типа в конструкции сойм появлялись различные новые черты, связанные с местными судостроительными традициями.⁶² В самом общем виде соймы являлись круглодонными дощатыми шитыми вицею килевыми судами с палубой и, как правило, двумя мачтами, длиной до 48 футов (14,4 м), шириной до 16 футов (4,8 м) и грузоподъемностью до 5 тыс. пуд. (80 г).⁶³ Среди ладожских сойм XVIII—XIX вв. представлены несколько разновидностей, связанных с различным их назначением: легкие, крючные, мережные, просольные, большие. В основном, ладожские соймы использовались для рыболовного промысла, а большие соймы были приспособлены в первую очередь для грузоперевозок.⁶⁴

13. УЧАНЫ фигурируют в НТГ среди судов, перевозивших лес,⁶⁵ а в ОГИФ они приравниваются по налогообложению к достаточно грузоподъемным карельским карбасам, угольным лодьям и пародам.⁶⁶ Кроме того, учаны представлены в трех явках ТК, причем во всех случаях на них перевозились дрова и сено⁶⁷ (400 береман сена и 20 сажан дров; 20 сажан дров; 1200 береман сена) (таблица 2, № 30—32).

⁶¹ Дубровин Г. Е. Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X—XV вв. М., 2000. С. 32, 293. Рис. 1.

⁶² Например, можно предположить, что ильменские соймы могли совместить в себе черты как северных сойм (финских, ладожских и онежских), так и традиционных ильменских озерных судов — водовиков (см. выше).

⁶³ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 253.

⁶⁴ Андреев А. П. Ладожское озеро. СПб., 1875. Ч. 1—2. С. 37.

⁶⁵ ААЭ. Т. 1. С. 326.

⁶⁶ ААЭ. Т. 1. С. 401.

⁶⁷ Характерно, что в берестяной грамоте № 532, датируемой второй половиной XIV в., учаны упоминаются в том же качестве: «Оу Вольфромса полтина, 2 корове, два

Судовой термин «учан» был хорошо известен еще в домосковский период истории Новгорода. По мнению Н. П. Загоскина, учаны являлись небольшими грузовыми речными судами.⁶⁸ Однако есть все основания считать, что иногда они использовались и для пассажирских перевозок.⁶⁹

И. А. Шубин предполагал, что русские средневековые учаны были крупными грузовыми транспортами, короткими, широкими и глубокими. Они имели плоское дно и дощатую обшивку.⁷⁰

Учаны XVI в., по мнению Л. М. Марасиновой, представляли собой более или менее крупные суда, напомилавшие по своей конструкции плоскодонные дощаники.⁷¹ Остается только добавить, что в Новгороде область их применения была довольно узкой (перевозка сена и дров), что, вероятно, в какой-то степени отдавало дань местной традиции (см. выше).

Таким образом, новгородские таможенные документы являются ценным источником по истории русского водного транспорта XVI—XVII вв. Их данные, с одной стороны, подтверждают результаты предшествующих исследований в этой области, а с другой — дают ценную дополнительную информацию по номенклатуре судовых типов, распространенных в данном регионе, конструктивным и эксплуатационным характеристикам новгородских плавсредств, а также общим вопросам водных грузоперевозок Новгорода рассматриваемого периода.

Обобщенные характеристики новгородских грузовых судов второй половины XVI—начала XVII в. представлены в итоговой таблице 3.

Таблица 1

Номенклатура судовых типов по данным таможенных документов

Судовые типы	Таможенные документы			
	Таможенная грамота 1571 г. (НТГ)	Таможенная откупная грамота Ивалу Филатову 1586 г. (ОГИФ)	Таможенная откупная грамота Пятому Андрееву 1587 г. (ОГПА)	Таможенные книги 1610/11 и 1613/14 гг. (ТК)
Байдак	—	+	+	+
Барка	—	+	—	—
— соляная	—	+	—	—
Водовик	—	+	—	+
Карбас	—	—	—	+
— корельский	—	+	—	—
Лодка	—	—	—	+

коня, оуцане дровь, оуцане сена...» (Арциховский А. В., Янин В. Л. Новгородские грамоты на бересте (из раскопок 1962—1976 гг.). М., 1978. С. 1234—135).

⁶⁸ Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело... С. 394.

⁶⁹ «В лето 6980 <...> стоавше в Ловоти ссть оучанов сь 40 много время, и выеха на Илмерь озеро; и ноци наставши велию ветру, и вси оучани и лодии потони без вестии, ссть человек боле 200 истопло новгородцовъ» (ПСРЛ. Т. 5, вып. 2. С. 185—186).

⁷⁰ Шубин И. А. Волга и волжское судоходство. С. 51, 53.

⁷¹ Очерки русской культуры XVI века. Ч. 1. С. 285.

Таблица 1 (продолжение)

Судовые типы	Таможенные документы			
	Таможенная грамота 1571 г. (НТГ)	Таможенная откупная грамота Ивану Филатову 1586 г. (ОГИФ)	Таможенная откупная грамота Пятому Андрееву 1587 г. (ОГПА)	Таможенные книги 1610/11 и 1613/14 гг. (ТК)
Лодья	+	+	+	+
— большая	—	+	—	—
— дровяная	—	+	—	—
— угольная	—	+	—	—
Морянка	—	+	—	—
Насал	—	—	+	—
— хлебный	—	+	—	—
Паром	+	+	—	—
Паузок	—	—	—	+
Плот	+	—	—	+
Сойма	—	—	—	+
Учап	+	+	—	+

Таблица 2

Перевозка товаров с использованием водного транспорта по данным таможенных книг 1610/11 и 1613/14 гг.

№ явки	Таможенная книга	Транспорт	Товар	Кол-во возчиков	Пункт отправления	Дата	Ссылка (Таможенные книги 1610/11 и 1613/14 гг.)
1	1613/14 гг.	Байдак	70 связков лыну сланцу; 3 связка пеньки; 10 кож лосинка; 2 лисицы	2	?	23 октября	С. 22
2	1613/14 гг.	Водовик	70 кож и окоренков	2	Старая Русса	13 ноября	С. 212
3	1613/14 гг.	Карбас	25 мехов соли крупки; 2 четвертинки сельди	?	Колывань	1 сентября	С. 219
4	1613/14 гг.	Лодка	55 связков лыну сланцу; лосина; лисица	?	Михайловский погост Порховского уезда	20 октября	С. 212
5	1613/14 гг.	Лодка	100 связков лыну сланцу	2	?	1 ноября	С. 228
6	1613/14 гг.	Лодка (2)	100 кож; 30 окоренков; 9 конин; 100 опойков; 7 кож сырых; 2000 кочнов капусты	?	Старая Русса	8 октября	С. 211
7	1610/11 гг.	Лодья	30 сажен дров	?	?	28 сентября	С. 22

Таблица 2 (продолжение)

№ явки	Таможенная книга	Транспорт	Товар	Кол-во возчиков	Пункт отправления	Дата	Ссылка (Таможенные книги 1610/11 и 1613/14 гг.)
8	1610/11 гг.	Лодья	Соль крупка в россыпе — 140 мхов весом 143 берковеска 2 пуда без чети	5	?	16 сентября	С. 23—24
9	1610/11 гг.	Лодья	900 беремян сена; 20 сажень дров	3	?	17 сентября	С. 24
10	1610/11 гг.	Лодья	400 беремян сена	3	р. Мста	5 октября	С. 29
11	1610/11 гг.	Лодья	3000 горшков и кувшинов; 50 окоромков; связок пеньки	?	Боровичи	26 сентября	С. 92
12	1610/11 гг.	Лодья	3500 горшков и кувшинов	?	Боровичи	6 октября	С. 94
13	1610/11 гг.	Лодья	4000 горшков и кувшинов; 15 кож; 20 опойков	3	Боровичи	1 мая	С. 196
14	1610/11 гг.	Лодья	4600 горшков и кувшинов; 8 связок пеньки; 4 черепа масла	2	Боровичи	7 мая	С. 196
15	1610/11 гг.	Лодья	6500 горшков и кувшинов	?	Боровичи	20 июля	С. 198
16	1610/11 гг.	Лодья (2)	1600 беремян сена	6	р. Мста	13 сентября	С. 22
17	1613/14 гг.	Лодья и паузок	1800 беремян сена	?	?	6 октября	С. 225
18	1610/11 гг.	Паузок	500 беремян сена	6	р. Мста	10 сентября	С. 21
19	1613/14 гг.	Паузок	600 беремян сена	?	"	5 октября	С. 224
20	1610/11 гг.	Плот	1500 крошен уголья большой вязи	4	?	23 апреля	С. 73
21	1610/11 гг.	Плот	1500 крошен уголья большой вязи	7	?	24 апреля	С. 74
22	1610/11 гг.	Плот	1000 крошен уголья большой вязи	4	?	25 апреля	С. 74
23	1610/11 гг.	Плот	20 коров; 8 стягов солонины; 3 пуда масла коровья	2	?	27 апреля	С. 74
24	1610/11 гг.	Сойма	5 бочек сигов волховских	2	?	19 сентября	С. 25
25	1610/11 гг.	Сойма	3000 лудог вялой средней статьи; 600 сигов вялых; 40 лососей; 600 щук и лещев; 500 судоков; 2000 плотниц; 4 бочки судоков; 9 бочек лудог; 1,5 бочки осетрины; полубочье сала ворованья 5 берковеск; 1,5 соли морянки	3	?	6 августа	С. 82

Таблица 2 (продолжение)

№ явки	Таможенная книга	Транспорт	Товар	Кол-во возчиков	Пункт отправления	Дата	Ссылка (Таможенные книги 1610/11 и 1613/14 гг.)
26	1610/11 гг.	Сойма	14 бочек лососей; 3 волка	?	Орешек	6 августа	С. 198
27	1613/14 гг.	Сойма	24 бочки сигов; 4 полубочья икры	?	?	20 сентября	С. 221
28	1613/14 гг.	Сойма	20 бочек сигов; бочка икры	2	?	27 сентября	С. 223
29	1613/14 гг.	Сойма	20 бочек сигов; 1,5 бочки икры	?	?	27 сентября	С. 223
30	1613/14 гг.	Учан	400 беремья сена; 20 сажень дров	3	?	11 сентября	С. 21
31	1613/14 гг.	Учан	20 сажень дров	?	?	27 сентября	С. 223
32	1613/14 гг.	Учан	1200 беремья сена	?	?	4 октября	С. 224

Таблица 3

Водный грузовой транспорт Новгорода по данным таможенных документов

Судовой тип	Перевозимые грузы	Максимальная грузоподъемность	Налогообложение	Регион
БАЙДАК (беспалубное грузовое плоскодонное дощатое одномачтовое судно)	Хлеб, лен, пенька, кожа, меха	70 связков льну сланцу, 3 связка пеньки, 10 кож лосины, 2 лисицы	3 моск.	Днепровский (и Волжский?) бассейн (местное сообщение?)
БАРКА (плоскодонное дощатое беспалубное судно с отвесными штевнями и бортами)	Соль (специализир.). Разные грузы	—	—	—
ВОДОВИК (близкое к лодке узкое круглодонное открытое парусное судно)	Кожа, мясо...	70 кож и окоренков	—	Старая Русса (Ильменский бассейн)
КАРБАС (круглодонное килевое парусное судно?)	Соль, рыба...	25 мехов соли крупки и 2 четвертинки сельди = 4,3 т	4 моск. (карбас карельский)	Колывань
ЛОДКА (относительно небольшое речное судно)	Лен, кожа, меха, капуста...	—	2 моск. — полуденьга и меньше (в зависимости от товара)	Михайловский погост Порховского уезда; Старая Русса (Ильменский бассейн?)
ЛОДЬЯ (как правило, круглодонное относительно крупное судно)	Хлеб, уголь (специализир.), дрова (специализир.), глиняная посуда, сено, соль	140 мехов соли = 143 берковеска 2 пуда без чети = ок. 23 т	10 моск. 4 моск. (угольная л.). 3 моск. (дровяная л.)	р. Мста, Боровичи (Мстинский бассейн?)

Таблица 3 (продолжение)

Судовой тип	Перевозимые грузы	Максимальная грузоподъемность	Налогообложение	Регион
МОРЯНКА (относительно небольшое мореходное судно)	—	—	—	(Балтика?)
НАСАД (плоскостонное дощатое судно)	Хлеб	—	3 моск. (хлебный н.)	(Низовские земли?)
ПАРОМ (плоскостонное низкобортное дощатое судно)	Лес	—	4 моск.	(местное сообще-ние?)
ПАУЗОК (небольшое плоскостонное легкое дощатое судно, удобное для мелководных и порожистых мест)	Сено, дрова	600 беремян сена	—	(местное сообще-ние?)
ПЛОТ (грузовой или сплавной)	Лес, уголь	1500 «крошен угля большой вязи»	—	(местное сообще-ние?)
СОЙМА (круглодонное килевое парусное преимущественно озерное судно)	Рыба, икра, соль, кожа	24 бочки сига, 4 полубочья икры	—	Орешек (Ладожский и Ильменский? бассейны)
УЧАН (крупное судно типа плоскостонного дощаника)	Лес, дрова, сено	Первый вариант: 1200 беремян сена. Второй вариант: 400 беремян сена и 20 сажень дров	4 моск.	(местное сообще-ние?)