

АЛТАЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

**Орехова Татьяна Ивановна**

**ФОРМИРОВАНИЕ ТЕМАТИЧЕСКОЙ ГРУППЫ НАЗВАНИЙ ВОДНЫХ  
СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В ИСТОРИИ РУССКОГО ЯЗЫКА XVIII-XX ВВ.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата  
филологических наук по специальности 10.02.01 – русский язык

Научный руководитель  
кандидат филологических наук  
доцент Шелепова Л.И.

Барнаул – 2000

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение</b> .....	5
<b>Глава 1. Исконная лексика в тематической группе «наименования лодок и судов» XVIII-XX вв.</b> .....	16
1.1. Из истории отечественного деревянного судостроения (историко-этнографический очерк).....	16
1.2. Семантические модели исконных названий лодок и судов в русском языке XVIII – XX вв. ....	28
1.2.1. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «географический объект» .....	29
1.2.1.1. Частный мотивировочный признак «наименование водоема».....	29
1.2.1.2. Частный мотивировочный признак «наименование местности».....	36
1.2.2. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «особенности устройства и конструкции судна».....	40
1.2.2.1. Частный мотивировочный признак «специфика конструкции бортов и дна лодки».....	41
1.2.2.2. Частный мотивировочный признак «количество весел на лодке».....	47
1.2.2.3. Частный мотивировочный признак «количество гребцов на судне»...	48
1.2.3. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование перевозимого груза».....	48
1.2.3.1. Частный мотивировочный признак «наименование рыбацкого снаряжения».....	49
1.2.3.2. Частный мотивировочный признак «наименование перевозимой клади» .....	55
1.2.4. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «внешний вид судна».....	58
1.2.5. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «материал изготовления».....	66
1.2.5.1. Частный мотивировочный признак «природный материал».....	66
1.2.5.2. Частный мотивировочный признак «неприродный материал».....	69
1.2.6. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «способ изготовления судов».....	70
1.2.7. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «выполняемая функция».....	75

1.2.7.1.	Частный мотивировочный признак «выполняемые перевозки».....	75
1.2.7.2.	Частный мотивировочный признак «объект промысла».....	79
1.2.8.	Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование части судна».....	80
1.2.8.1.	Частный мотивировочный признак «часть конструкции судна».....	80
1.2.8.2.	Частный мотивировочный признак «помещение на судне».....	80
1.2.9.	Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «способ передвижения судна».....	81
1.2.9.1.	Частный мотивировочный признак «самостоятельный способ передвижения».....	81
1.2.9.2.	Частный мотивировочный признак «передвижение с помощью дополнительной силы».....	85
1.2.10.	Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «сезон использования судов».....	86
1.2.11.	Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «лицо, использующее лодку, судно».....	87
1.2.12.	Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «качественные особенности судов».....	88
	<b>Выводы</b> .....	90
	<b>Глава 2.</b> Заимствованная лексика в тематической группе названий лодок и судов XVIII-XX вв. ....	95
2.1.	Заимствования из индоевропейских языков.....	96
2.1.1.	Голландские заимствования.....	96
2.1.2.	Английские заимствования.....	112
2.1.3.	Немецкие заимствования .....	116
2.1.4.	Скандинавские заимствования .....	119
2.1.5.	Романские заимствования .....	123
2.1.5.1.	Заимствования из итальянского языка .....	123
2.1.5.2.	Заимствования из французского языка .....	127
2.1.5.3.	Заимствования из испанского языка .....	131
2.1.6.	Греческие заимствования .....	132
2.1.7.	Славянские заимствования .....	133
2.2.	Заимствования из тюркских языков .....	134
2.3.	Заимствования из алтайских языков .....	142

2.3.1. Тунгусо-маньчжурские заимствования .....	142
2.4. Заимствования из уральских языков .....	143
2.4.1. Самодийские заимствования .....	143
2.4.2. Финские заимствования .....	144
2.5. Заимствования из монгольских языков .....	147
2.6. Заимствования из австронезийских языков .....	147
2.6.1. Малайские заимствования .....	147
2.7. Заимствования из палеоазиатских языков .....	148
2.7.1. Ительменские заимствования .....	148
2.8. Заимствования из японского языка .....	149
2.9. Заимствования из дравидских языков .....	149
2.10. Семантические модели в группе заимствованных названий лодок и судов .....	149
2.10.1. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование перевозимого снаряжения» .....	150
2.10.2. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «лицо, использующее лодку, судно» .....	150
2.10.3. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «выполняемая функция» .....	151
2.10.4. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «внешний вид судна» .....	151
2.10.5. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «особенности устройства и конструкции судна» .....	151
2.10.5.1. Частный мотивировочный признак «количество гребцов на судне»....	151
2.10.5.2. Частный мотивировочный признак «количество весел на судне».....	152
2.10.6. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «материал и способ изготовления судна» .....	152
<b>Выводы</b> .....	153
<b>Заключение</b> .....	158
<b>Список литературы</b> .....	161
<b>Список условных сокращений названий словарей и опубликованных памятников письменности</b> .....	170
<b>Приложение (указатель слов, объяснение которых помещено в тексте диссертации)</b> .....	173

## ВВЕДЕНИЕ

Диссертация выполнена в русле исторической лексикологии – науки о формировании и развитии словарного состава русского языка, закономерностях эволюции его лексико-семантической системы.

**Актуальность исследования** обусловлена следующим. Историческая лексикология как раздел науки об истории русского языка интенсивно развивается в настоящее время, и тем не менее это одна из малоразработанных отраслей русистики. Достаточно сказать, что до сих пор не созданы обобщающий труд в данной области, а также учебное пособие для студентов. Такое положение исторической лексикологии во многом объясняется широтой и многообразием проблематики, которую принято включать в сферу интересов данной науки. Так, Ф.П. Филин в докладе на IX Международном съезде славистов отметил: «Что значит историческая лексикология? Ответ на этот вопрос может быть только один: надо сказать, каковы были истоки словарного состава языка во всем его объеме еще в дописьменную эпоху, какими были инновации лексики этого языка после его обособления от других родственных языков, включая новообразования на унаследованной лексической базе и заимствования, чем отличался возникший язык от других родственных соседей, каким было его диалектное членение, какие процессы происходили в лексике и лексической семантике после возникновения и развития письменности, непрерывные изменения (обогащение из разных источников и отмирание архаизмов), имевшие место в течение столетий вплоть до нашего времени во всех разновидностях языка письменного и устного. Нам должны быть известны основные закономерности, пути развития всего словарного состава языка от его начала до современного состояния. Более того, мы должны знать причины сложения каждого слова, время его возникновения, изменение его значений и оттенков значений, их связей со значениями других слов. Возможно ли выполнение такой грандиозной задачи? Пока нет. На первых порах надо попробовать наметить пути развития словарного состава языка хотя бы в общем, приблизительном виде. Этого пока еще никем не сделано» [1983, с. 15].

Попытки обобщений в области исторической лексикологии русского языка единичны. Это, например, «Очерк русской исторической лексикологии (древнерусский период)» П.Я. Черных, который является, по словам самого автора, первым опытом, представляющим «собрание некоторых материалов, наблюдений, этимологий, лексикологических эскизов ... приведенных в известный порядок и популярно изложенных в соответствии с требованиями курса истории русского языка [1956, с. 31]; «Историческая лексикология

русского языка» Ф.П. Филина [1984] – основательный, но оставшийся незавершенным проспект; «Russische historische Grammatik. III. Entwicklung des Wortschatzes» V. Kiparsky (Heidelberg, 1975) и «Историческая лексикология русского языка» Й. Еленского [1980], в которых дается общий (и довольно схематичный) обзор основных направлений в развитии словарного состава русского языка [Одинцов, 1982, с. 180-186; Васильев, 1997, с. 83].

Что касается частных историко-лексикологических разысканий, то они в настоящее время проводятся достаточно интенсивно по следующим основным направлениям:

1. Описание лексики какого-либо памятника или небольшой группы памятников одной эпохи [Львов, 1975; Порохова, 1969; Панин, 1985; Малышева, 1991];
2. Исследование общих тенденций эволюции лексики определенного периода [Биржакова и др., 1972; История лексики русского литературного языка конца XVII - начала XIX века, 1981; Лексика русского литературного языка XIX - начала XX века, 1981; Князькова, 1974; Котков, 1970];
3. Изучение развития лексико-семантических или тематических групп на протяжении какого-либо периода или всей их письменной истории по всем основным памятникам письменности [Беркович, 1981; Одинцов, 1980; Романова, 1975; Сороколетов, 1970].

Основным объектом изучения исторической лексикологии рядом исследователей признается лексико-семантическая или тематическая группа\* в ее эволюции, ибо, как заметил М.М. Покровский еще в конце XIX века, «история значения известного слова будет для нас только тогда понятной, когда мы будем изучать это слово в связи с другими словами, синонимическими с ним и, главное, принадлежащими к одному и тому же кругу представлений» [Покровский, 1959, с. 75].

В русской исторической лексикологии история слова рассматривается в большинстве случаев с учетом его места в соответствующей лексико-семантической или тематической группе, поскольку «слова и их значения живут не отдельной друг от друга жизнью, но соединяются в нашей душе независимо от нашего сознания в различные группы ... имеют сходные или параллельные семасиологические изменения ... в своей истории влияют одно на другое» [Покровский, 1959, с. 82 - 87].

---

\* В понимании терминов «тематическая группа», «лексико-семантическая группа» мы следуем за Ф.П. Филиным, который тематическую группу определял как «объединение слов, основывающихся на классификации самих предметов и явлений действительности», а лексико-семантическая группа, по мнению Ф.П. Филина, - это «объединение двух, нескольких или многих слов по их лексическим значениям» [Филин, 1982, с. 230-231].

В русле подобного рода исследований выполнена и представленная диссертация, в которой рассматриваются формирование и развитие тематической группы водных средств передвижения (лодок и судов) в русском языке XVIII – XX вв., не подвергавшейся до сих пор монографическому исследованию на данном временном отрезке.

Итак, **объектом** исследования является тематическая группа «наименования лодок и судов» в русском языке XVIII – XX вв. в его литературной, диалектной и профессиональной разновидностях. Изучение данной группы в историко-лексикологическом, этимологическом и историко-культурном планах, исследование особенностей возникновения и взаимодействия наименований данного круга реалий на определенном этапе развития языка дало возможность проследить особенности становления группы как определенной лексической микросистемы.

**Выбор объекта** определяется тем, что анализируемая тематическая группа,

**во-первых**, является достаточно объемной по своему составу, учитывая хронологические рамки исследования (XVIII – XX вв.) и тем, что функционирование анализируемых наименований отмечается не только в литературном языке, но и в диалектах;

**во-вторых**, отражает один из опорных «сюжетов» материальной культуры (наряду с географической, земледельческой лексикой, ремесленной терминологией, лексикой торговли и т.п.);

**в-третьих**, не имеет в лингвистической литературе (на данном диахроническом срезе) монографического описания.

**Цель и задачи исследования.** Данное историко-лексикологическое исследование ставит целью рассмотреть пути формирования и развития тематической группы «названия лодок и судов» в русском языке на протяжении XVIII – XX веков. Для достижения данной цели решаются следующие **задачи**:

1. Выявить источники формирования анализируемой группы (исконные и заимствованные наименования).
2. У исконных наименований определить семантические модели (общие и частные), в соответствии с которыми они образовались, а также внутреннюю форму этимологически непрозрачных лексем с учетом выявленных семантических моделей (ономасиологический аспект исследования).
3. У заимствованных названий установить источники заимствования, особенности функционирования на русской почве и (по мере возможности) – внутреннюю форму и семантические модели.

4. Выяснить у слов анализируемой группы (как исконных, так и заимствованных) время их первой письменной фиксации и появления (вхождения) в лексическую систему русского языка; основные хронологические пласты (в соответствии с периодизацией истории русского языка), отложившиеся в анализируемом фрагменте лексической системы русского языка XVIII – XX веков.
5. Определить основные направления в развитии названий лодок и судов (семантико-стилистической, функциональной, ареальной эволюции) с XVIII века (преимущественно послепетровской эпохи) по настоящее время.

**Состояние разработки вопроса.** Русская корабельная и судоходная терминология, в состав которой входят в том числе названия лодок и судов, как профессиональная лексическая система имеет длительную историю изучения. Как отмечает известный специалист по истории судоходной лексики Б.Л. Богородский [Богородский, 1964], еще в XVIII веке два профессиональных журнала “Морской сборник” и “Записки географического департамента морского ведомства” открыли компанию по собиранию морских и речных терминов разных бассейнов. Это была одна из первых попыток систематизации данного лексического материала. Причем термины записывались без контекста, без ударения, без указания на ареал бытования, иногда с краткими соответствиями русского слова иноязычному.

В конце XIX века, в 1894 году, в Петербурге был издан «Объяснительный морской словарь» В.В. Вахтина. Ему предшествовал «Краткий морской словарь для любителей морского дела» этого же автора. Длительный период данный словарь определял тип морского профессионального справочника в русском языке. Вышедший в 1939 г. двухтомный «Морской словарь» К.И. Самойлова [Самойлов, 1939-1941]\* содержал вдвое больше слов; наряду с новыми сохраняются старые лексемы; шире представлены областные термины; есть указания на синонимику терминов.

Речная лексика по традиции входила и входит в областные словари [Клыков, 1959; Копылова, 1984, Кошкарева, 1993; Меркурьев, 1997 и др].

Одновременно с собиранием лексического материала шло и его изучение. Появляются статьи об этимологии терминов, о соотношении русских и иностранных названий. Однако общим недостатком большинства работ в этой области является то, что «их авторы не ставили языковых проблем в своих исследованиях и не стремились проследить в историческом развитии тесную связь истории кораблестроения с историей языка» [Розен, 1960, с. 3]. Исключением явилась первая крупная работа А.Краузе-ван-дер-Кона «К вопросу о голландских терминах по морскому делу в русском языке», в которой автор стре-

---

\* См. список условных сокращений названий словарей и опубликованных памятников письменности в конце работы

мился отметить наиболее раннюю дату фиксации термина, проследить путь его развития в языке [Богородский, 1964, с. 8]. По данным Б.Л. Богородского, в этот же период был опубликован ряд исследований болгарских и югославских лингвистов, которые значительно продвинули изучение южной морской лексики, но не было отмечено сходство болгарской и русской терминологических систем, испытывавших в истории одни и те же итальянские и греческие влияния.

В 1960 году опубликованы «Очерки по истории русской корабельной терминологии Петровской эпохи» С.Я. Розена [1960]. В работе исследуется отражение корабельной лексикой характерных особенностей Петровской эпохи и развитие кораблестроения; анализируется словообразовательная база судостроительной терминологии, в том числе названия некоторых лодок и судов. На конкретном языковом материале автор «Очерков...» прослеживает источники и пути обогащения словарного состава русского языка корабельными терминами.

Наиболее полно и целенаправленно история развития терминологии судоходства представлена в докторской диссертации Б.Л. Богородского [1964]. Автор исследования обращается к проблеме развития и отмирания терминов в целом, без учета диалектного членения, к проблеме основных тенденций в унификации водной терминологии. Кроме того, ученый решает задачу выявления основного пласта исследуемой лексики, поскольку "морская терминология едва ли не первая из профессиональных терминологий стала принимать в свой состав иноязычные термины». Из множества профессиональных терминологий данная привлекла внимание исследователя богатством специальных названий, глубиной древностью терминов, прозрачностью их терминологий, позволяющих проследить историю техники судостроения, а также широту распространения специальных названий, в том числе и судовых.

Однако основная задача диссертации состояла в том, чтобы показать историческое развитие терминологической системы водников в целом, т.е., кроме наименований лодок и судов, изучались и другие термины, используемые в этой сфере деятельности человека. Такая постановка задачи не позволила Б.Л. Богородскому включить в рамки диссертационного исследования все многообразие лексических единиц данной тематической группы.

В ряде работ Б.Л. Богородского освещается история отдельных наименований лодок и судов. Так, объектом внимания ученого стала история терминов **наса́дь - нбсадь** [1955], **бу́са** [1968], **байда́к** [1971], **катамарáн** [1972], **галéя** [1976]. Им же исследовалась лексика водников Северной Двины через призму восприятия англичанина Ричарда Джемса (1618-1619), упоминавшего в том числе и некоторые средства передвижения по воде [1983].

Определенные наименования лодок и судов в разных лингвистических аспектах были объектом внимания следующих авторов: Е.П. Андреевой [1984], О.Т. Бархатовой [1984], В.И. Вакурова [1959], А.Д. Васильева, В.И. Петроченко [1988], В.В. Введенского [1974], А.А. Горюнова [1976], Л.М. Карамышевой [1989], А.М. Кошкаревой [1980], Э.В. Копыловой [1984], А.А. Клыкова [1959], В.И. Макарова [1967], О.С. Мжельской [1988], И.В. Петренко [1986], Л.Г. Панина [1985], Е.Д. Рафаиловой [1990], М.Ф. Тузовой [1995] и др.

Анализ этих работ позволяет сделать вывод о степени изученности в лингвистической литературе тематической группы «наименования лодок и судов» в русском языке.

Так, начатое Б.Л. Богородским исследование судоходной терминологии продолжила О.С. Мжельская [1988]. В работе рассмотрены наименования судов, отраженные в записях русской разговорной речи, сделанных иностранцами. Автор выделяет общие названия – **сúдно**, **корáбль** и частные – **лóбдя**, **байда́к**, **учáн**, **бúса**, **яхта**, **челно́к**, **ло́дочка**. Каждому слову дается толкование иностранца с сохранением в записи живого произношения термина. Например, Тоннис Фенне передал произношение слова **карабель** с аканьем и вставным гласным, которое сохраняется в современных псковских говорах.

На пятьдесят лет раньше зафиксировано Т. Фенне вхождение слова **яхта** (записано **яхты**) в русскую речь по сравнению с датой в словаре М. Фасмера (середина XVII в.) [Фасмер, с. 570] Отмечается, что такие наименования, как **байдак**, **буса** и **учан**, упомянутые в разговорнике, современным псковским говорам неизвестны. Но они употреблялись в древнерусском языке и сохранились в других говорах до наших дней. С другой стороны, по мнению исследователя, перечень названий судов у Т. Фенне неполон. В нем пропущены слова **насад** и **шнека**, которые употреблялись в псковской письменности: ср. у И.И. Срезневского **насад** 'род судна' [Срезн., II, с. 328 - 329]; подробно оно рассмотрено у Б.Л. Богородского; **шнека (снека)** 'вид судна' [Срезн., III, с. 453, 1598]. Очевидно, псковичи были знакомы и со **стругом** [Срезн., III, с. 558 - 559], который, по Далю, представлял собою «речное судно гребное и парусное» [ТСД, IV, с. 340]. Отмечено это слово в Архангельской и Смоленской областях. Пропуск мог быть случайным, но предполагает автор, в этом обстоятельстве сказались особенности судоходства в Пскове начала XVII века.

Е.П. Андреева [1984] исследовала взаимодействие славянской и финно-угорской лексики в системе рыболовецкой терминологии, отраженной в документах Кирилло-Белозерского монастыря XIV-XVII вв. Среди наименований лодок и судов была отмечена лексема **карбас** «рыболовное судно». Фиксация данного слова в белозерских источниках XIV-XVII вв. явилась, как предполагает автор статьи, результатом влияния беломорских

говоров, поскольку это наименование известно и современным северноморским по происхождению диалектам: олонецким, мурманским, беломорским, архангельским, печорским [СРНГ, 13, с. 75 - 76].

Работы В.И. Вакурова [1959], И.В. Петренко [1986], Л.Г. Панина [1984; 1985] исследуют терминологию рыболовецкого промысла на материале деловых памятников старорусского языка наряду с лексикой судоходства и охотничьего промысла. Включение лексики судоходства в круг слов, обозначающих предметы и понятия, связанные с промыслом, оправдано тем, что сами средства водного передвижения играли важную роль в рыбном (в первую очередь) и охотничьем промыслах. Однако, отмечает Л.Г. Панин, «как и в большинстве случаев, деловая письменность не дает развернутых описаний реалий, позволяющих четко (только на материале этих описаний) определить значение соответствующего слова» [1985, с. 96]. Исключением в данной выборке явились описания судов: **дощаник, павозок, коч, бот, облас, завозня и шняка.**

Исследование В.В. Введенского затрагивает тему фиксации терминов судоходства в Вестях-Курантах. Внутри рассматриваемой тематической группы автор выделяет пять микрополей, в том числе перечень морских и речных судов. Анализ материала позволил автору уточнить время появления некоторых иноязычных слов в русских памятниках письменности первой половины XVII века.

Часть опубликованных по исследуемой нами проблеме работ описывают рыболовецкую лексику отдельных территорий, включающую в свой состав в том числе и названия лодок и судов: О.Т. Бархатова [1984, с. 112 - 122], А.М. Кошкарева [1980, с. 72 - 80], В.И. Макаров [1967], Л.М. Карамышева [1989, с. 69 - 78], Н.В. Михеева [1976, с. 99 - 105], А.А. Горюнов [1976, с. 87 - 90], Э.В. Копылова [1967] и др.

О.Т. Бархатова отмечает в говорах камчадалов среди средств передвижения по воде следующие названия: **бат, ветка, омороча, каюк, карбас, байдара.** В работе указывается происхождение каждой лексемы, приводятся сведения технического характера, уточняется функциональное назначение реалии.

В статье А.М. Кошкаревой исследуется лексика лодочного промысла в прииртышских говорах с точки зрения состава и основных свойственных ей черт. Кроме того, автор предлагает словарь диалектных слов лодочного промысла, высокоразвитого в Прииртышье. В 1993 г. А.М. Кошкарева опубликовала областной словарь, первая часть которого отведена лексике рыболоводства. Ранее, в 1959 г. и 1967 г. были изданы подобные словари под редакцией А.А. Клыкова [1959] и Э.В. Копыловой [1967; 1984].

Красноярские исследователи А.Д. Васильев и В.И. Петроченко ставили целью проследить воздействие некоторых экстралингвистических факторов на формирование лексики русских народных говоров Красноярского края. Лингвистическому исследованию подверглись названия таких типов лодок, как **стружок** и **ветка** [1988, с. 86 - 93].

М.Ф. Тузова рассмотрела историю трех наименований: **корабль**, **пароход** и **катер**.

Обзор лингвистической литературы показывает, что данная проблема давно привлекает внимание исследователей. Однако следует отметить, что этих работ недостаточно для понимания путей формирования тематической группы «наименования лодок и судов» в послепетровский период. В опубликованных работах анализ лексем проводится либо в иных аспектах [Андреева, 1984, с. 84 – 94; Мжельская, 1988, с. 127 - 142], либо исследовалась судоходная лексика в памятниках письменности определенного жанрово-стилевого направления [Петренко, 1986, с. 133 – 142; Вакуров, 1959, с. 3 - 20; Панин, 1985]; либо рассматривалась данная группа наименований (или отдельные ее лексем) на территориально ограниченном ареале функционирования [Макаров, 1967; Кошкарева, 1980, с. 72 – 80; Карамышева, 1989, с. 69 – 78; Михеева, 1976, с. 99 – 105; Горюнов, 1977, с. 87 – 90; Копылова, 1967]; либо исследование языкового материала имело хронологические ограничения: древнерусский период [Черных, 1956, с. 133 – 152; Мжельская, 1988, с. 127 – 142; Богородский, 1956; Богородский, 1976, с. 265 - 268], старорусский период [Богородский, 1983, с. 40 – 47; Гончаров, 1983], петровская эпоха [Розен, 1960].

Многочисленность и пестрота лексических единиц, обозначающих лодки и суда, обусловили неисследованность некоторых вопросов. Практически отсутствует анализ заимствованных наименований средств передвижения по воде. Исключение составляют очерки С.Я. Розена [1960] и ряд исследований Б.Л. Богородского [1955; 1971, с. 71 – 82; 1972, с. 94 – 104, 1976, с. 265 – 268; 1983, с. 40 - 47].

Не выявлены тенденции наименований в исконной группе слов в послепетровскую эпоху.

**Научная новизна.** Данное диссертационное исследование является первым опытом монографического описания тематической группы "наименования лодок и судов" на протяжении XVIII - XX вв. с учетом лексических данных русского литературного языка и диалектов. В определенной временной последовательности (насколько об этом можно судить по этимологическим данным и показаниям письменности) исследуется вхождение слов в тематическую группу. Устанавливаются источники ее формирования (исконная и заимствованная лексика). Выявляются пути развития лексической группы на исследуемом временном отрезке (XVIII - XX вв.). Кроме того, определяются основные закономерности

в наименовании лодок и судов и на этой основе дается обоснование этимологии (происхождения) слов с непрозрачной внутренней формой.

**Методы и приемы исследования.** В работе используются общелингвистический метод научного описания, включающий в себя приемы наблюдения, обобщения и классификации лингвистического материала; элементы компонентного анализа, а также некоторые методы и приемы, применяемые в диахронических исследованиях лексики: «метод семантических параллелей», приемы внутренней реконструкции, элементы сравнительно-исторического метода.

Работа в целом имеет историко-лексикологическую направленность, но в ней неизбежно присутствуют и сведения этимологического характера, поскольку историческая лексикология и этимология «тесно связаны между собой, своими достижениями они взаимно питают и обогащают друг друга» [Историческая лексикология и лексикография русского языка, 1988, с. 14].

Важным в методологическом отношении является и учет семантического контекста, состоящего не только из лингвистических, но и культурных звеньев [Трубачев, 1991, с. 10]. Необходимость знания реалий, т.е. совокупности конкретно-исторических, материальных, социальных и культурных условий появления слова обусловлена тем общеизвестным фактом, что история лексики тесно связана с историей общества, его культуры.

**Источники.** В исследовании используется широкий круг источников, позволяющих представить состав анализируемой тематической группы в русском языке XVIII - XX вв. в его литературной и диалектной разновидностях. Кроме того, привлекались разнообразные материалы (этимологические, исторические, историко-культурные), позволяющие интерпретировать собранные названия лодок и судов в соответствии с поставленными задачами.

Источниками работы являются:

- 1) толковые словари, представляющие лексику русского языка XI – XVIII вв.: СлДРЯ XI – XIV вв., Срезневский, Кочин, СлРЯ XI – XVII вв., СлРЯ XVIII в.;
- 2) толковые словари, представляющие лексику русского языка XIX – XX вв.: САР 1847, Пискунов, САР 1895 – 1930, БАС<sub>1</sub>, БАС<sub>2</sub>, МАС<sub>1</sub>, МАС<sub>2</sub>, ТСД, ТСО, ТСУ;
- 3) толковые словари, представляющие диалектную лексику русского языка XIX – XX вв. Это прежде всего сводный «Словарь русских народных говоров» [СРНГ], а также некоторые словари, представляющие лексику разных регионов: Волог., Красн. Сл., Перм. Сл., Петроченко., Сл. Ур., Прииртыш., СРГА;

- 4) словари и разнообразные материалы, в которых отражается лексика разных регионов России XVII – XVIII вв.: Панин, Цомакион, Малышева [1991], Меркурьев [1997];
- 5) опубликованные памятники письменности и словоуказатели к ним: новгородские берестяные грамоты [Зализняк, 1995], летописи [ПСРЛ, 1962], памятники деловой письменности XVI, XVII, XVIII вв. [ПМП, 1981; ПСИ, 1882; ПР, 1978];
- 6) художественные и публицистические тексты: Бадигин [1956], Белов [1956], Кублицкий [1952; 1971], Снисаренко [1997], Шергин [1961];
- 7) терминологические словари, отражающие морскую и речную терминологию разных территорий России и обобщающие труды в данной области: Клыков [1959], Копылова [1984], Кошкарева [1993], Петроченко [1994], Самойлов [1939-1941], СМИРТ [1955-1956];
- 8) энциклопедические источники, а также источники, представляющие материалы технического характера: ЛЭС [1990], МЭС [1991-1994], Владимиров, Ципоруха [1992], Генриот [1974], Дыгало [1991], Марквардт [1991], Яковлев [1973];
- 9) этимологические и историко-этимологические словари: Аникин<sub>1</sub> [1990], Аникин<sub>2</sub> [1997], И-ЭСЧ [1994], Трубачев [1974 - 1994], ШЭС [1963 - 1982], ЭСС [1974 - 1980], ФЭС [1964 - 1973], ЦЭС [1970].
- 10) словари иностранных слов: Крысин [1998], Лаучюте [1982], Радлов [1893 - 1911], СИС [1988], Шипова [1976]. Анализу подвергнуто 424 наименования лодок и судов, включая варианты (по данным привлеченных источников) в русском языке XVIII - XX вв.

**Теоретическая и практическая значимость работы** Диссертационное исследование имеет определённое значение для развития исторической лексикологии как особой отрасли русистики и создания обобщающего труда по данной дисциплине. Содержащиеся в работе наблюдения и выводы могут быть использованы в системе вузовского преподавания курса “История русского языка”, при разработке специальных курсов по исторической лексикологии и русской этимологии.

**Структура диссертации.** Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы, списка условных сокращений названий словарей и опубликованных памятников письменности, приложения (указатель слов).

**Положения, выносимые на защиту.**

1. Процесс номинации деревянных лодок и судов (исконная группа) в лексической системе русского литературного языка, в диалектах и профессиональной среде водников

основывается прежде всего на актуализации частных мотивировочных признаков, лежащих в основе названий с прозрачной внутренней формой.

2. Учет выявленных семантических моделей в тематической группе «наименования лодок и судов» с прозрачной внутренней формой позволяет прояснить образование слов с затемненной внутренней формой и предложить определенные этимологические интерпретации их возникновения.
3. Сходные мотивационные связи в номинативном процессе исконных и заимствованных слов свидетельствуют о существовании в анализируемой тематической группе определённых семантических универсалий.
4. Семантические процессы, отмеченные в исконных и заимствованных наименованиях исследуемой тематической группы (расширение значений, сужение значений, актуализация конкретных компонентов значения слова, деэтимологизация) являются отражением исторической эволюции слова, тесно связанного с историей самой реалии.

## ГЛАВА 1. Исконная лексика в тематической группе названий лодок и судов XVIII-XX вв.

### 1.1. Из истории отечественного деревянного судостроения (историко-этнографический очерк).

Историю названий лодок и судов невозможно рассматривать без привлечения историко-этнографических данных. Это связано с тем, что материал такого рода содержит информацию о конструкции, внешнем виде, способе передвижения и изготовления различных транспортных средств на воде. Данные сведения органично переплетаются с лингвистическими разысканиями, образуя целостную и объемную информацию по исследуемой теме. Основные этапы формирования отечественного деревянного судостроения достаточно широко освещены в литературе. Данные ряда гуманитарных наук (истории, археологии, этнографии, фольклора) и сведения технического характера позволяют существенно дополнить имеющуюся информацию в целом в области материальной культуры народа. Учет результатов историко-культурных исследований позволяет представить основные этапы развития отечественного деревянного судостроения от создания первых примитивных плотов до возникновения броненосных судов.

Водные средства передвижения восточных славян имеют давнюю историю, о чем свидетельствуют археологические находки. Древнейшим памятником является открытый на побережье Ладожского озера А.А. Иностранцевым долбленный из дуба челн, относящийся, вероятно, ко времени неолита [История культуры Древней Руси, Т.1., с. 281 - 282]. Авторы первого тома «Парусного деревянного судостроения» [1994, с. 3 - 85] приводят пример другой находки эпохи палеолита (не позднее III тысячелетия до н.э.). Во время раскопок Кирилловской стоянки в Киеве был обнаружен мамонтовый бивень с изображением беспалубной лодки. Данная находка дает основание предположить, что в бассейнах наиболее судоходных южных рек нашего отечества челночное судостроение возникло более 20 тысяч лет тому назад. Следует заметить, что первым средством передвижения человека по воде был не челн, для постройки которого требовались инструменты, а **плот**. Следовательно, начало судостроения отодвигается вперед еще на несколько тысяч лет.

Первые плоты состояли из двух-трех деревьев, связанных ветвями. Это плавучее средство, как правило, изготавливали из бурелома, найденного на побережье. Непрочный и неудобный для передвижения плот сменился простейшей лодкой из коры – **коряжкой**. Каркас такой лодки сооружали из ветвей, а затем обшивали его с помощью корней корой

и просмаливали. Постепенно кору заменили на бересту. Борты разрисовывали травяными красками, изображая зверей и рыб. Длина таких судов достигала десяти метров. Несмотря на свою хрупкость, корянки могли перевозить целые семьи с их пожитками [Парусное деревянное судостроение, 1994, с. 538].

Несомненным прогрессом по сравнению с изобретением примитивного плота и корянки стало появление на внутренних и внешних водоемах **челна-однодеревки**. О распространенности в глубокой древности долбленого челна свидетельствует проникновение этого средства передвижения в сферу религиозных представлений. В.В. Мавродин [1948, с. 129 - 130] отмечает, что у восточных славян был обычай погребать покойника или доставлять труп к месту погребения в лодке. Этот факт свидетельствует о том, что у славян передвижение связывалось с челноком. Известная месть княгини Ольги, зарывшей живыми древлянских послов в лодьях и погребение убитого князя Глеба “межа двема кладома под насадом”, т.е. под лодьей особого типа, - отзвук того же значения лодки в погребальном обряде. Остатки погребений в лодках обнаружены при археологических раскопках на разных территориях [История культуры Древней Руси. Т.1., 1948, с. 286 - 287].

Основные этапы эволюции судостроения у восточных славян намечены в работах Н.П. Загоскина [1910], Ф. Веселаго [1939] и продолжены в изысканиях В.В. Мавродина [1949, с. 129 - 140]. Согласно этим предположениям, древнейшим судном славян являлся **корабль**, первоначально изготавливаемый из гибких прутьев. Каркас обшивали корой, затем кожей. Такое судно было легкое, удобное при переносках через бесчисленные волоки, пороги, быстрое на ходу, но малоустойчивое, маловместительное, непрочное и почти непригодное для плавания в открытом море.

К началу IX века конструкция славянского судна достигла такого уровня, что многочисленные плавания южных руссов стали возможными не только по рекам, но и вдоль берегов бурного Черного моря. Об этом свидетельствует поход руссов в 860 г. на Царьград, Игоря и Святослава – в Византию, Владимира – на Корсунь и волжских болгар. Русские ладьи имели ряд преимуществ перед тяжелыми боевыми судами противника. На весельном ходу ладья была быстра и подвижна, а малая осадка допускала маневрирование не больших глубинах. Для строительства этих лодок лес заготавливали зимой вблизи Новгорода, Смоленска, Чернигова, Любеча и Велигорода, а после вскрытия ото льда Днепра выдолбленные колоды сплавливали к Киеву. Здесь на колоды нашивали борты из нескольких рядов (набоев) досок и оснащали их веслами и снастями. Конструкция такой набойной, уже морской, ладьи отличалась от своей речной разновидности.

В XI – XII вв. упоминаются **насады (носады)**. О них свидетельствуют опубликованные памятники письменности [ПСРЛ. Т.1., 1962, с. 135, 479, 501, 510]. Насад представлял собой судно, у которого днищевая долбленая часть была заменена досками, а борта отличались большей высотой, чем у других лодок. Такая конструкция обеспечивала хорошую защиту в боевых условиях и значительный запас плавучести. На эту особенность обратил внимание летописец, повествуя о боевых событиях на Днепре между дружинами владими́ро-суздальского князя Юрия с киевским Изяславом в 1149 – 1152 гг. Преобладание в этом бою киевских сил летописец объяснил тем, что князь Изяслав “бе бо исхетрил лодье дивно: беша бо в них гребъци гребуть невидимо, токмо весла видети, а человек бяше не видети, бяхуть бо лодье покрыты досками ...” (Лавр.л., 1151 г.). Вариант этого повествования сообщает, что киевляне выступали “в насадах” (Ипат.л., 1151 г.) [История культуры Древней Руси. 1948, с. 288 - 289].

Хотя первые упоминания **насадов** связаны с киевским югом, этот род водного транспорта получил особое развитие на севере. **Насады** были в Новгороде, где упоминаются при описании походов на болгар, под Смоленском (“Житие Бориса и Глеба”) и на Десне у Чернигова.

Наряду с ладьей и насадом источники упоминают **струг** и **челн**. О размерах и ценности русских судов говорит статья “Русской Правды” (Троицкий список). За кражу морской лодьи полагался штраф – 3 гривны, за набойную лодью – 2 гривны, за лодью – 60 кун (в гривне – 50 кун), за **струг** гривна, а за челн 20 кун [Мавродин, 1949, с. 113]. Следовательно, **струг** был дешевле лодей и меньше их по размеру. Маленький же речной **челн** стоил дешевле всех. Можно предположить, что **струг** был грузовым судном. Об этом типе судна имеется менее всего данных. Вероятно, это было небольшое низкобортное судно с очень мелкой осадкой, в виде плота, с дощатыми бортами. Само его название толкуется различно.

Также спорны попытки определить характер еще одного типа русского судна XII – XIII вв. – **учана**. Упоминания о нем встречаются с конца XII в. (болгарские учаны). Смоленский договор с немцами называет его грузовым товарным судном; здесь он стоит рядом с челном, как противоположность большого судна малому. Судя по древненовгородским источникам, это было действительно большое, вместительное товарное судно типа плоскодонного **дощаника** [Зализняк, 1995, с. 487].

Основные черты рассмотренных типов судов древней Руси и их устойчивость определялись в значительной мере характером и особенностями самих речных путей. Морское судоходство было менее типичным для Руси, нежели речное.

Таким образом, характер русской равнины, политические границы государства, заключающие в себе главнейшие политические центры страны, стоящие довольно далеко от моря, диктовали особенности русского судостроения и мореходства, русской военно-морской тактики. Пороги и волоки требовали плоскодонных судов, легких и небольших по размерам. В то же время они должны были быть достаточно грузоподъемны, дешевы и просты в постройке. Такой тип судна диктовался особенностями плавания русских людей, - одно и то же судно должно было выступать и в качестве морского, и в качестве речного. Несмотря на такой конструктивный подход русские судостроители хорошо знали иноземные морские корабли и иногда применяли их названия к своим судам. Ярким примером такого заимствования является история греческого термина **галёя**. Обобщив сведения из работ известных исследователей истории судостроения, культуры Руси [Загоскин, 1910; Кузнецов, 1956; Шубин, 1927], Б.Л. Богородский описал этапы вхождения и функционирования галей в русских акваториях с XIII в. и до Петровских времен [1976, с. 265 - 268]. Оказалось, что под термином галей на Руси подразумевали гребное судно вообще, без приложения его к какому-либо определенному виду и не заимствуя самого типа иностранного судна. Галейми, очевидно, назывались и насады, и лодьи, и учаны, и иноземные суда (греческие и итальянские). Позже, в конце XVII в., термин **галёя** сменится итальянским **галёра**.

Письменные источники данного периода сохранили и ряд других названий судов иноземного происхождения – **скёдия, кубара, шнёка**, а с начала XIV в. – **лэйвы** и **ушкүй** [ПСРЛ, Т.1., 1962, с. 51, 110, 44, 479]. Но эти суда больше связаны с историей развития северного русского судостроения.

Северное русское судостроение в значительной степени унаследовало традиции Прибалтики, поэтому самыми распространенными судами были прибалтийско-финские **лэйбы** (**лэйвы**) и **сёймы**, унаследованные в свою очередь прибалтами и древними новгородцами от венецов. **Лайбы** имели длину до 35 метров, до 16 пар весел и парус. На больших **лайбах** была палуба. **Соймы** были как морскими, так и озерно-речными судами. Они обладали хорошими мореходными качествами, прочной конструкцией. На таких судах в XIII – XV вв. новгородцы ходили в далекие морские путешествия. Строились суда в Старой Ладого, а при Петре I заказывались в Финляндии [МЭС, 1994, т. 3, с. 159].

Но все же самой оригинальной конструкцией северного судостроения, по мнению большинства исследователей, являлся **ушкүй** (**ушкол, оскул, скуй**). Существовали ушкуи речные и морские. Они различались по конструкции. Речные ушкуи не имели укрытий ни

в носу, ни в корме. Вмещали такие суда до 30 человек. Судно обладало сравнительно большой скоростью, что имело важное значение при разбойничьих набегах.

Опыт походов на **ушкуях** выявил их недостатки, которые во многом устранили в новых типах судов – **кбче** и **стру́ге**.

Кроме вышеперечисленных средств передвижения по воде у поморов существовали **ра́ньшина** и **карба́с**.

**Ра́ньшина** (**ра́ншина**, **ро́нчина**, **ро́ншина**) имела парусное вооружение и предназначалась для промысла рыбы и морского зверя в тяжелых ледовых условиях. Яйцевидная форма днища способствовала относительно легкому вытаскиванию судна на берег. Для сообщения с берегом во время стоянки на якоре на борту **раньшины** имелась лодка – **оси́новка**.

Для конструкции **карба́са** (**карба́за**) – промыслово-транспортного поморского судна – были характерны наоборот заостренные оконечности, а к днищу по обе стороны киля крепились деревянные полозья, позволявшие перетаскивать судно по льду до чистой воды. На таких судах поморы доходили до Новой Земли, осваивая рыбные и звериные промыслы Белого и Студеного морей.

Подводя итоги сказанному о русском судоходстве и мореходстве в период феодальной раздробленности, подчеркнем, что Новгородская Русь не только сохранила, но и развила судостроение Киевской Руси. На определенное время русские были отрезаны Половецкой степью от южных морей (Черного, Азовского, Каспийского) и Новгород оказался практически единственной морской силой на Руси.

В XVI в. центром сухопутных и речных путей России становилась Москва [Очерки русской культуры XVI в., 1979, с. 252 - 292]. Большое значение приобрел путь от Москвы к Белому морю. Этим путем шла оживленная торговля с Англией, Голландией. Несколько торговых путей уходило от Москвы на юг. В XVI в. одним из самых важных путей был донской. По Дону суда следовали до Азова, а затем морем к Константинополю.

Во второй половине XVI в. большое развитие получил Волжский путь. Суда с товарами сначала спускались по Москве-реке и Оке до Волги. В Астрахани товары перегружались на морские суда и путь продолжался в восточные страны вдоль берегов Каспийского моря.

К этому же периоду относятся значительные успехи в освоении русскими мореплавателями Северного морского пути. Северный путь в Европу был известен издавна. В конце XV в. им пользовались русские послы Григорий Истома, Дмитрий Зайцев и Дмитрий Ралев. В литературе утвердилось мнение об открытии морского пути из Западной Ев-

ропы в Белое море англичанами. Исследователь арктического мореплавания М.И. Белов на основе источников полностью опровергает это мнение [Белов, 1956, с. 34].

В конце XVI в. общегосударственное значение приобрел морской путь через Ледовитый океан, получивший название Мангазейского морского хода.

Но все же основными путями сообщения в средневековье были реки. Следовательно, наибольшее разнообразие средств сообщения относилось к речным судам. Источники XVI в. упоминают огромное количество речных судов: **ла́дья, уча́ны, паро́мы, ба́рки, моря́нки, наса́ды, стру́ги, однодерёвки, коло́менки, доща́ники, неводники, бо́тники, карба́сы, каюки, устюжны, рже́вки, белозёрки, па́узки** и пр. Большая часть типов речных судов, как мы уже отмечали, существовала в предшествующий период. Для анализируемого этапа было характерно увеличение тоннажа судов, рост их специализации, расширение типов.

Как и раньше, широкое распространение имели **насады**. Часто в источниках упоминаются **дощаники**. Так, например, в приходно-расходных книгах Никольского Карельского монастыря указываются **дощаники**, на которых монастырские слуги перевозили соль [Очерки русской культуры XVI в., 1979, с. 284]. В этот же период появился особый вид грузового судна – **коломенки**. По размерам торговых пошлин **коломенка** приравнивалась к **стругам**. Для рыболовства, перевозки грузов и людей использовали **каюк**. Продолжал функционировать **учан**. Кроме больших судов существовали мелкие лодки различных названий и конструкций: **паузки, косные и плавные лодки, стружки, неводники** и т.д. Они имели вспомогательное назначение – обслуживали крупные суда или выполняли самостоятельные задачи по перевозке людей и грузов. Сообщение по рекам осуществлялось также на плотках и паромах.

Некоторые виды судов были предназначены специально для морских плаваний, например, **коч**. По мнению М.И. Белова [1956, с. 14], **кочи** по своей конструкции и ходовым качествам не имели равных в технике судостроения того времени. Это были первейшие морские арктические суда. Именно на **кочах** плыли участники экспедиции С. Дежнева и Ф. Алексеева в 1648 – 1662 гг. вдоль побережья Северного Ледовитого океана к “Теплому морю” – Тихому океану. Хотя им и удалось отыскать проход между этими акваториями, но само послание Семена Дежнева якутскому воеводе об этом важнейшем открытии сто лет пролежало в архивах Якутского приказа, а тем временем в 1728 г. В.И. Беринг, также на **коче**, достиг пролива и присвоил ему свое имя.

Запорожские, а затем и донские казаки в XVI в. строили достаточно совершенные по тем временам суда, называемые **чайками** и **дубами**. На **чайках**, обладавших хорошей

скоростью, они нападали не только на торговые суда, но и на отдельные боевые корабли; **дубы** же служили исключительно для грузовых перевозок [Снисаренко, 1997, с. 329 - 330].

В 1515 г. на тридцати двух **чайках** украинские казаки совершили набег на Очаков, позже захватили предместье этой турецкой крепости. Префект Кафы Э.Д. д'Асколи о запорожских чайках писал следующее: “Если Черное море всегда было сердитым с древних времен, то теперь оно несомненно чернее и страшнее по причине многочисленных чаек, все лето опустошающих море и сушу. Эти чайки длинноваты, наподобие фрегатов, вмещают до 50 человек, идут на веслах и под парусом. Дабы они могли выдерживать жестокие бури, их обвязывают вокруг бортов соломой. На море же ни один корабль, как бы ни был он велик и хорошо вооружен, не находится в безопасности, если, к несчастью, встретится с ними” [Парусное деревянное судостроение IX – XIX вв., 1994, с. 97]. Опыт строительства запорожских судов в последующем учитывался при строительстве регулярного Российского флота, в частности, при постройке **дупель-шлюпок**.

На Каспийском море существовал особый тип морских судов – **бусы**. Это были большие, круглодонные однопарусные суда. Делали их обычно из брусьев с перерубами, как избу.

Следует подчеркнуть, что отечественные судостроители пользовались своими самобытными навыками и умениями, но и не отгораживались от соседей, заимствуя у них определенный опыт, знания и традиции в создании судов. Таким образом, Россия превзошла многие народы в области судостроения как по качеству, так и по количеству судов, а главное, в мореходном искусстве и морской доблести.

Опыт мореплавания и строительства судов в России и Европе в течение всего предшествующего периода был широко использован Петром I при создании могущественного флота. Во всех сферах жизни России проводились глубокие преобразования. Во главе начинаний стоял Петр I (1672 – 1725). Именно по его предложению Боярская дума постановила от 20 октября 1696 г.: «Морским судам быть» [Очерки русской культуры XVIII в., 1985, с. 230].

За 25 лет царствования Петра I было построено около 150 **линейных кораблей и фрегатов**, более 360 **галер** и большое количество мелких судов, основано 30 верфей, выросли кадры квалифицированных судостроителей [Матвеева, 1979, с. 9].

Несмотря на активное участие иностранцев в строительстве судов, некоторые исследователи не склонны преувеличивать их роль в истории отечественного судостроения. Академик Е.В. Тарле высказал предположение о подобном преувеличении: “Мы теперь можем считать вполне выясненным, что уже в первые годы войны Петр I сознательно (и

вполне успешно) стремился к возможно скорейшей замене иностранцев, служивших во флоте и на верфях, русскими людьми. А главные командные посты он и в начале своего правления старался отдавать только русским людям» [1962, с. 200]. Тем не менее, в строительстве флота активное участие принимали англичане, итальянцы, выходцы из Франции и Греции, где парусные суда были наиболее совершенными, корабли строили по утвержденным образцам, но мастера имели право вводить в свои проекты различные усовершенствования, представив доказательства их полезности [Шершов, 1952, с. 266 - 296].

Основу морского флота первой четверти XVIII в. составляли **линейные корабли и фрегаты**. Видное место занимали **галеры**. Использовались и мелкие суда – **шнявы, шмаки, прамы, буера, тартаны** и др., как вспомогательные для посылок, разведки, перевозки провианта.

**Корабли** отличались не только по конструкции и различному назначению, но и по декоративной отделке. Убранство судов свидетельствовало об их ранге. Мелкие суда и **галеры** имели определенную схему декора: герб в центре кормы поддерживался разными фигурами (святых, воинов, путти), чуть ниже шло название судна. У кораблей и фрегатов украшались корма, боковые галереи, борта, гальюн и носовая часть. На верфях работали резчики, позолотчики, живописцы и маляры. Иногда к убранству кораблей привлекались художники. Известно, например, что для исполнения носовой фигуры корабля «Не тронь меня», которая представляла собой поясной портрет Петра I, был приглашен знаменитый скульптор К.-Б. Растрелли [Матвеева, 1972, с. 12].

Особого внимания заслуживают названия кораблей в этот период. Это целая система аллегорий, символов, эмблем, что органически входило в “высокий стиль” данного времени. В названиях кораблей отразились заимствования, например: “Виктория” – лат. ‘победа’, “Глория” – лат. ‘слава’, “Триумф” - ‘блестящий успех’ и др.

Очень интересны в силу своей редкости в русской ономастике названия – глагольные повелительные конструкции типа “Не тронь меня” – корабль Балтийского флота, “Близко не подходи” – прам Азовского флота, “Не пощади”, “Не покинь”, “Возьми” и др. [Исаева, 1976, с. 79 - 85].

С 1725 г., после кончины Петра I, строительство кораблей почти прекратилось. Только при царствовании Екатерины II Россия вновь обрела мощь морской державы. Об этом свидетельствуют различные исследования.

Исторически прогрессивный характер деятельности Петра I отмечал А.П. Шершов [1952, с. 296]. В книге И.И. Яковлева [1973, с. 20 - 97] анализируется развитие парусного флота XVIII в. Обширные сведения технического характера о рангоуте и такелаже воен-

ных и торговых судов XVIII в. разных размеров содержатся в книге немецкого исследователя К.Х. Марквардта [1991]. Э. Генриотом представлена краткая иллюстрированная история судостроения от возникновения до конца XIX века [1974]. Работа Е.А. Тарле содержит характеристику влияния флота при Петре I на внешнюю политику [1962, с. 115 - 202]. Ф. Веселаго в хронологическом порядке излагает предысторию русского флота с основания его Петром I и включительно до 1825 г. Изложенные автором взгляды не всегда бесспорны, но, тем не менее, это исследование пользуется вниманием среди знатоков морского дела [1939]. Существенно дополняют указанные выше работы разыскания Л.Г. Бескровного [1958; 1973], которые явились обобщением накопленных материалов об истории развития флота. Названные исследования отличаются определенными аспектами и, одновременно, дополняют друг друга, создавая целостное впечатление о Петровской эпохе.

XVIII в. век отличается активным судостроением малых речных судов, что было вызвано освоением сибирских земель и развитием товарообмена. По рекам и волокам, как и в прежние времена, происходили крупные перевозки товаров. На сплавных судах (**пáвозках, бáрках, карбазах**) сплавляли товары из центральных областей в северные. Строили суда во многих уездах России, где были леса и речные системы. Места строительства назывались верфи, а чаще – плотбища. Строили суда различных конструкций – **ло́бды, ко́чи, шíтики, со́ймы**, но больше – **дошáники**, которые могли идти на шестах, на веслах, под парусами или бечевóй.

С середины XVIII в. широкое распространение получают суда из пильного леса, что было вызвано указом 1764 г., запрещавшим строить «топорные суда» в связи с уменьшением лесных массивов [Этнография восточных славян, 1987, с. 326]. Некоторые плотбища специализировались на постройке определенных видов судов. Например, на верфях Пермской губернии изготавливали купеческие «соляные» суда (для перевозки соли): **лоды, межеу́мки, бархо́ты**. Чердынские купцы перевозили хлеб в Архангельскую губернию на **шитиках, каюка́х, жиганáх**. При мелководье с больших судов хлеб снимали на малые **пáвозки**, для связи с берегом имелись **завóзни** и **ко́сные**. На Волге преимущественно пользовались плоскодонные широкие **гусяны**, служившие до восьми навигаций. Не менее употребительным грузовым судном на Волге была **ра́сшива (рбсшива)**, явившаяся венцом отечественного деревянного судостроения [Кублицкий, 1956, с. 211]. Для перевозки тяжелых грузов использовали сплавные плоскодонные суда – **барки**. В разных местах они назывались по-разному при одинаковом хозяйственном использовании. В Западной Сибири утвердилось название **бáрка**. В низовьях Волги – **беляны**, на Днепре – **картофлянки**, на Каме – **барха́ты** или **бархо́ты**.

Более простыми в изготовлении и удобными в использовании были дощатые лодки – **шúтики**. В XVIII в. они были гораздо шире распространены, чем долбленые, с нарощенными бортами. На Дону и Днепре бытовали большие лодки – **дубы**, сходные с северным промысловым **карбасом**. В дельте Дуная широко использовали рыбаки и крестьяне для хозяйственных нужд смоляные лодки – **чердакú**. На Каме и Оби изготавливали плоскодонные лодки с низкими бортами – **завбзни**.

Исследователи речного судостроения [Кублицкий, 1952, с. 378; 1971; Кузнецов, 1956; Шубин, 1927 и др.] отмечают, что некоторые из указанных судов почти без изменений в конструкции и технологии постройки благополучно просуществовали все последующее столетие.

Таким образом, XVIII век явился поворотным в истории развития как военноморского кораблестроения, так и торгово-промыслового речного судостроения. За несколько десятилетий русский флот достиг высот многовекового уровня развития флотов многих европейских держав. На реках и озерах Россия располагала значительным количеством и разнообразием промысловых, торгово-транспортных судов. Постепенно внедрялись новейшие технологии того времени. Крепкая судостроительная база создавалась на основе роста промышленного производства. Были подготовлены квалифицированные кадры моряков и судостроителей. Появились все предпосылки для создания парового флота.

Суда первой половины XIX в. отличались от своих предшественников рядом изменений в конструкции и наружной архитектуре [Матвеева, 1979, с. 26]. Корабли строили только по чертежам, отличающимся мастерством и тщательностью исполнения. Специалистов готовили в училище корабельной архитектуры, открытого в 1798 г. в Петербурге.

Но значение парусного флота уменьшалось в связи с появлением парового флота, что в свою очередь было следствием промышленного переворота [Бескровный, 1973, с. 487 – 602]. Русская промышленность могла строить как парусные, так и паровые суда. К этому времени Россия располагала несколькими центрами судостроения. Балтийский флот обеспечивали заводы в Петербурге, Кронштадте и Архангельске, Черноморский флот – заводы Херсона и Николаева, Каспийскую флотилию – заводы на Шилке и Николаевке на Амуре. Все парусные суда строились ранее только на русских заводах. Паровые же сооружались и на иностранных верфях. Кроме того, за границей покупались уже готовые корабли.

Смена художественных стилей в искусстве повлияла на архитектурно-пластическое убранство судов. Корабли классического стиля, расцвет которого в судостроении пришел-

ся на 1825 – 1835 гг., имели строгий вид. Утвердилась черно-белая окраска бортов, меньше стало разного декора, нос и корму корабля по указу Николая I украшал двуглавый орел.

На речных системах России **пароходы** пошли в первой половине XIX века. Первые два паровых бота были спущены в камские воды в 1817 г. К середине столетия на Волге было уже около ста пятидесяти пароходов [Этнография восточных славян, 1987, с. 328]. Дальнейшее развитие парового судоходства стремительно вытесняло использование больших и средних парусников. **Беляны** исчезли, когда **пароходы** перешли на нефтяное топливо. Почти исчезли бурлацкий промысел и традиционное местное судостроение. В этот период уже сложился мощный центр нового судостроения в Нижнем Новгороде, и паровое судоходство распространилось на всех речных системах России. Но в отдельных местах еще строились и использовались традиционные **лодки, плоты**, однако они не играли уже такой роли в народном хозяйстве, как до середины XIX века.

Во второй половине XIX века Россия располагала вполне современной судостроительной промышленностью, способной решать такие сложные задачи, как строительство броненосного флота. За послепетровскую эпоху отечественное деревянное судостроение прошло сложный путь развития – от примитивных парусников до более совершенных паровых машин, а позднее и броненосных. Основные изменения в конструкции и технологии изготовления коснулись крупных морских и речных судов. Так, например, русская **ладья** еще в XV в. вполне соответствовала требованиям, предъявляемым к морскому парусному судну. Позднее она была усовершенствована и превратилась в морское трехмачтовое палубное парусное судно. В ее носовой части имелась даже кирпичная печь для приготовления горячей пищи. Для сравнения заметим, что на каравеллах Колумба камбуза не было, и люди во время продолжительного плавания к берегам Америки питались всухомятку [Генриот, 1974, с. 113].

Большим реконструкциям подверглось другое парусно-гребное судно – **коч**. К концу XVIII столетия это было уже наборное палубное трехмачтовое судно со штурвалом, каютами для моряков [Снисаренко, 1997, с. 322]. С 70-х годов XVIII в. стали применять медную обшивку днища судов, что влияло на увеличение скорости судов. Изменилась внутренняя отделка и убранство. Суда «классического» стиля имели подчеркнуто строгий облик в отличие от сменившегося барокко. Расцвет парусного флота продолжался до середины XIX столетия. Синапское сражение положило начало переходу от парусного флота к паровому броненосному. Уровень, достигнутый морским и речным флотом за это столетие, стал прочной основой для его последующего развития.

Постройка деревянных судов была целесообразной и к началу XX века и позднее. Морское деревянное судостроение получило особенно сильное развитие в нашей стране в годы создания советского промыслового флота. По данным Г.Б. Терентьева [1961, с. 5] в СССР к семидесятым годам были построены десятки тысяч морских деревянных судов (не считая мелких гребных и спортивных).

Деревянные морские суда имеют определенные преимущества перед стальными: обладают меньшей стоимостью; требуется минимум листовой и сортовой стали; простота постройки; лучшая приспособленность к плаванию в сложной обстановке (зверобойные шхуны всех стран и на рубеже III тысячелетия строятся деревянными).

Современный период в морском судостроении характеризуется широким применением стали, пластических масс, металлов. Вместе с тем, немало судов, особенно мелких и средних промысловых, преимущественно на севере, в Сибири и на Дальнем Востоке все еще строятся из дерева. Серийно строят деревянные суда и других типов: спортивные моторные, парусные яхты и гребные суда; спасательные и рабочие шлюпки для морских судов и судов внутреннего плавания; речные катера; морские катера специального назначения; речные несамоходные суда различных назначений [Ефремов, 1968, с. 125].

Считаем, что история развития отечественного деревянного судостроения продолжается.

## **1.2. Семантические модели исконных названий лодок и судов в русском языке XVIII – XX вв.**

В данном параграфе решаются следующие задачи: 1) выявляется внутренняя форма слов; 2) на основе обобщения однородных мотивировочных признаков этимологически прозрачных лексем определяются семантические модели; 3) производится анализ этимологически непрозрачных наименований с учетом выявленных семантических моделей; 4) устанавливается время фиксации наименований в письменных источниках и период вхождения их в лексическую систему русского языка; 5) исследуются основные направления в развитии лексической группы (по семантическим, функциональным, ареальным признакам) на протяжении XVIII – XX вв.

Под внутренней формой в данной работе понимается «признак, лежащий в основе наименования, мотивирующий его, т.е. связывающий новое со старым, неизвестное с известным» [Житников, 1969, с. 5]. Внутренняя форма слова, таким образом, трактуется здесь как категория идеальная, смысловая. Такое представление о внутренней форме слова, распространенное в современной лингвистике, впервые было выражено А.А. Потебней в его книге «Мысль и язык». «В слове, - писал А.А. Потебня, - мы различаем: внешнюю форму, т.е. членораздельный звук, содержание, объективируемое посредством звука, и внутреннюю форму, или ближайшее этимологическое значение слова, тот способ, каким выражается содержание» [1993, с. 124]. Семантическая модель – это «некое единство мотивировочного признака и сформированной на его основе семантической базы, нашедшей разнообразное материальное выражение в лексических единицах» [Чернышова, 1988, с. 330].

Исследуемый материал излагается в определенной последовательности. Названия лодок и судов с прозрачной внутренней формой объединены в конкретные семантические модели (общие и частные). На основе выявленных тенденций наименования по определенному признаку дается обоснование существующим предположениям об этимологии слов с «затемненной» внутренней формой (метод «семантических параллелей»). При описании каждой лексической единицы в составе той или иной микрогруппы обращается внимание (в соответствии с поставленными задачами) на время первой фиксации слова и на трансформации его в течение XVIII – XX веков.

### 1.2.1. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «географический объект»

Обширные территории России требовали хороших путей сообщения. Письменные и материальные памятники позволяют утверждать, что длительное время основными важнейшими путями сообщения были реки и озера, что объясняется самим характером русской равнины. Поэтому наибольшее разнообразие средств сообщения относится к речным судам. Систематизация разнообразной судовой терминологии позволяет предположить, что определенные лодки и суда имеют наименования, в основу которых положены названия различных водоемов (озер, рек, морей, водных систем) и местностей, где водные средства передвижения являлись приоритетными.

Это позволяет выделить семантическую модель, основу которой составляет мотивировочный признак «географический объект». На фоне данной общей модели выделяется ряд частных мотивировочных признаков.

#### 1.2.1.1. Частный мотивировочный признак «наименование водоема»

В основе названия **ангáрка** лежит наименование реки Ангары, протекающей в северной части России. В ТСД лексема **ангарка** зафиксирована как «восточно-сибирское речное суденышко, поднимающее до 80 пудовъ» [ТСД, 1, с. 16]. Аналогичное объяснение дается в СРНГ, с более конкретным уточнением района функционирования лодки – Иркутская обл. и Тобольск [СРНГ, 1, с. 256]. В русских диалектах Сибири **ангарка** отмечена как лодка на 20 – 30 человек и как баржа [Аникин<sub>2</sub>, с. 88]. Среди рыбаков и охотников Мотыгинского и Туруханского районов Северного Приангарья **ангарка** известна как “небольшая деревянная плоскодонная лодка, поднимающая до 80 пудов” [Красн. сл., с. 25; Петроченко, 1992, с.5]. Заметно, что с течением времени в лексическом значении у слова **ангарка** выдвигается на первый план компонент “увеличение размера”. Вероятно, что сама реалья с годами изменялась, реконструировалась, что и отразилось в лексическом значении слова. Таким образом “небольшое суденышко” преобразилось в барку, баржу, лодку на 20 – 30 человек.

Прозрачный по мотивации морфемный состав слова **белозэ́рка** препятствовал, видимо, развитию у него переносных производных значений: все словари, которые отметили данную лексему, фиксируют его как однозначное. **Белозерка** – это водоходное судно, употребляемое на Белом озере.

В качестве наименования судна лексема впервые фиксируется в монастырских грамотах 1575 г. «Да для монастырського жь годового обиходу вельти имь държати судно бьлозерку» [Сл. РЯ XI – XVII вв., 1, с. 135].

Толковые словари современного русского литературного языка не отмечают данную лексему. В терминологии рыбаков **белозерка** – “рыбачье двух- или четырехвесельное судно длиной 6,5 м., иногда в парусом” [Клыков, с. 7].

В ряде говоров северных и центральных областей России (вологод., новгород., тверск., яросл.) слово **белозерка** объясняется как “парусное судно с килем”, но плавающее не только по Белому озеру, но и Мариинской системе [СРНГ, 2, с. 220]. Известно данное судно и на Вышневолоцкой системе [Самойлов, 1, с. 85].

Основой первых лодок – **белозерок** служил долбленный осиновый ствол, к бортам которого приделывались два пояса досок. Как отмечалось, на лодке имелось два – четыре весла, иногда ставилась мачта со шпринтовым парусом [Бадигин, 1956, с. 320]. Известный исследователь речного судостроения В.П. Кузнецов дополняет материал о данной реалии. На **белозерках** производилась перевозка грузов по Онежскому и Белому озерам до открытия каналов. По сведениям “Судоходного дорожника” лодки – **белозерки**, имея прочный, крытый палубный корпус, благополучно выдерживали условия плавания в суровых климатических условиях. После прорытия каналов эти суда вышли из употребления [Кузнецов, 1956, с. 111].

Только в волжских и тверских говорах отмечается слово **вышневоло́дка** в значении «вид судна». Эксплуатировалось оно в основном в пределах Вышневолодской водной системы [СРНГ, 6, с. 63].

**Гусяны** и **гусянки** с начала XIX в. строили на реке Гусь (приток р. Оки) Касимовского уезда, Рязанской губернии, откуда и получили свое название. Одна из первых фиксаций данной лексемы отражены в САР 1847 г. в значении «родь барки, употребляемой на Волге» [1, с. 304]. В специальных терминологических словарях указывается, что это было несамоходное деревянное судно барочной постройки, низкобортное, длин. до 90 м., грузоподъемность достигала 800 тонн [МЭС, 1, с. 24; СМирТ, 1, с. 105]. В волжских говорах данная лексема фиксируется с аналогичным значением [СРНГ, 7, с. 248]. Известно, что первоначально **гусяны** (**гусянки**) использовались для перевозки ценных грузов по мелководным рекам Оке, Мокше, Цне, Москве. Впоследствии суда строились и на других притоках Волги. По историко-этнографическим данным, время наибольшего использования **гусян** – период, предшествовавший постройке Московско-Нижегородской железной дороги. Строилось их в те времена до 500 судов в год. **Гусяны** и **гусянки** отличались глав-

ным образом формой образования окончностей (у **гусян** – полукругом, у **гусянок** – с треугольным заострением). Преимущество гусянок перед другими судами на Оке и Волге было в том, что широкие и плоскодонные, они сравнительно легко проходили мелководье и служили паузками на перекатах при разгрузке других судов, а также служили подчалками, т.е. шли на буксире.

В первом десятилетии текущего столетия **гусян** строилось значительно меньше, а перевозили на них уже не ценные, а массовые грузы: соль, лес, камень, железо, сено и т.д. Строили **гусянки** с марта до мая, чтобы суда могли быть сплавлены в Волгу по весенней большой воде. Большие и средние **гусяны** служили до восьми навигаций, маленькие после первого рейса продавали на слом. В 60-х годах XX в. **гусянами** на Оке называли более подкрепленные суда с высокими деревянными арками.

С XVIII в. в связи с активным освоением сибирских земель и развитием товарообмена происходили крупные перевозки по большим и малым системам рек и волоков Русского Севера и Сибири. Требовалось много судов для перевозки хлеба, соли, железа и других товаров [Владимиров, Ципоруха, 1992, с. 203]. Большое распространение на сибирских реках получили **или́мки** – дощатые плоскодонные лодки длиной 20 – 25 м. Название своё **илимки** получили от места первого изготовления – на Илимском волоке.

По данным СРНГ, **илимки** употреблялись преимущественно на реках Ангара, Енисей и их притоках [СРНГ, 12, с. 135]. В современных туруханских говорах **илимка** фиксируется как “большая крытая лодка для перевозки грузов, название которой связано с Илимом” [Цомакион, 1973, с. 147].

До настоящего времени лексическое значение слова и сама реалья мало изменились. А.Е. Аникин к прежнему значению слова “небольшое крытое судно типа барки на Ангаре, Енисее и его притоках” добавляет лишь помету – “старинное” [Аникин<sub>2</sub>, с. 229]. В.И. Петроченко уточняет, что для промысловиков Северного Приангарья **илимка** хорошо была известна в прошлом, но ныне данная реалья утрачена [Петроченко, с. 35; Красн. Сл., 116].

По названию р. Клязьмы образовано наименование судна **клязменка**. Лексема зафиксирована в 1910 г. [САР, Т.4, в.4, с. 1131]. По очень ограниченному этнографическим данным известно, что **клязменки** являлись разновидностью барки, только были более остроносые. Использовали **клязменки** преимущественно для перевозки дров по рекам Клязьма, Теза, Ока и Волга.

Непосредственную связь с названием реки обнаруживает наименование суда **мокша́н (мокша́на, мокша́нка)**. В словаре В. Даля отмечается, что это «рѣчное судно на р. Мо́кшгъ». Название реки Мокша произошло от наименования восточного племени

мордвы – мокшан [ТСД, 2, с. 340]. В яросл., волжск., костром. говорах **мокшан** сохраняет значение речного грузового судна с высокой крышей [СРНГ, 17, с. 214]. В терминологическом словаре уточняется, что судно было парусное, снабжалось одной мачтой и 6-10 веслами [СМИРТ, 1, с. 210].

Исследователи волжского судоходства И. Корнилов, В.П. Кузнецов и др. считали **мокшаны** лучшими грузовыми судами. Главное назначение **мокшан** состояло в вывозке хлебных грузов с мокшанских пристаней р. Цны до г. Рыбинска. Обратнo суда загружали железом, солью и разными ярмарочными грузами. **Мокшаны** считались одними их красивейших судов барочного типа, несмотря на то, что были грузовыми судами. Борта судна разрисовывались разными фантастическими чудовищами, украшались топорной резьбой. На украшение **мокшан** владельцы не скупались покупать дорогие флаги. Строили суда прочно, “лесисто”. Палубы **мокшаны** не имели, но корпус их накрывался дощатой двускатной крышей. В настоящее время **мокшаны** не строятся [СМИРТ, 1, с. 210].

Внутреннюю форму наименований **морехóдка, морянка, мори́нка** проясняет название водоема, а именно: море. Вышеназванные суда использовали на озере Байкал и Онежском, которые из-за значительных размеров называли морем [СРНГ, 18, с. 264].

Впервые лексема **МОРАНКА** зафиксирована в Таможенной грамоте 1586 г. в значении «морское судно особого устройства». «Гдь на судьхъ приставають призьжие люди, въ байдакьхъ, и въ поромьхъ, и въ учаньхъ, и въ баркахъ, и въ морянкахъ [Срезн., 3, с. 164 дополн., СлРЯ XI – XVIII вв., 9, с. 270]. В САР 1847 г. лексема **морянка** приведена как морское судно [2, с. 325]. В словаре В. Даля уточняется, что судно старинное и не речное [ТСД, 2, с. 247]. **Морянки** сохранились до наших дней [Бадигин, 1956, с. 358].

В говорах Сибири в начале XIX в. существовало общее название для грузовых судов, ходивших по Байкалу – **морские суда** [СРНГ, 18, с. 279]. Дифференциация среди наименований судов произошла позднее. Большие лодки и рыбацкие баркасы стали именоваться **мореходками** [СРНГ, 18, с. 264]. Остальные лодки – **морянами** [СРНГ, 18, с. 282].

Слово **мари́нка** известно в ряде северных и центральных говоров России (волог., волж., яросл.) как “небольшое грузовое судно, специально приспособленное для прохода по шлюзам Мариинской системы” [СРНГ, 17, с. 372]. В указанном словаре лексема фиксируется 1903 годом. Однако известно, что Мариинский канал был открыт столетием раньше – в 1810 году. Следовательно, лодки – **мариинки** были известны несколько раньше их первой фиксации.

Уже с середины XIX века эти суда были широко распространены как тип улучшенной полубарки. В 1912 г. по Мариинской системе ходило 2,5 тысячи **мариинок**, что по количеству составляло 35 % всех системных судов. Ежегодно строилось около тысячи **мариинок**. Это были относительно дешевые суда. На однолетних **мариинках** сплавляли лесные материалы, многолетние использовались под ценные товары. Служили «чистые» **мариинки** до 10 лет.

Терминологический словарь 1955 года отмечает, что **мариинка** – «деревянное, несамоходное беспалубное некрепленное судно, плавающее по Мариинской системе. Имеет весьма полные очертания носа и кормы. В настоящее время не строятся» [СМИРТ, 1, с. 198].

Ограниченные сведения сохранились о речной лодке **соминке**. По данным ТСД это было «рѣчное судно, по р. Шексень, ходить больше на шестахъ» [ТСД, 4, с. 269]. В настоящее время **соминка** известна узкому кругу профессионалов-рыбаков в районе верхней Волги как «остроносая лодка длиной 18 – 21 м., шириной 5 – 6 м.» [Клыков, 61, БАС<sub>1</sub>, 14, с. 246]. **Соминки** получили свое название от р. Соминки. Плавали они по рекам Неве, Волхову, Сяси и по приладожским каналам, отчего их называли еще и **канавками**. **Соминки** были близки по типу **тихвинкам**. Служили **соминки** до 12 лет [Кузнецов, 1956, с. 114].

Лексема **тихвинка** отмечена В.И. Далем с кратким пояснением, что это «рѣчное судно, по Мариинскому сообщению, поднимающее отъ 2000 до 12 т. пудовъ» и с пометой, что название судна произошло от названия города [ТСД, 4, с. 407]. Однако, последующие, более поздние лексикографические данные [СМИРТ, с. 205; Бадигин, 1956, с. 405] и историко-этнографические сведения свидетельствуют о том, что название **тихвинка** получила по Тихвинской системе, на которой они использовались. В некоторых источниках содержится описание указанной реалии. Так, например, СМИРТ отмечает, что **тихвинка** является «небольшим, деревянным несамоходным беспалубным судном». К. Бадигин указывает, что судно было парусное. Как видим, на первый план в лексическом значении слова выдвигается компонент «вид движущей силы» – это парусное судно, а не «несамоходное». К тому же, на **тихвинке** имелась белозерская лодка, что предполагает несколько большие размеры, чем просто «небольшое судно». Различные толкования лексического значения слова, возможно, объясняется тем, что тип и конструкция **тихвинок** во многом зависят от района плавания и претерпели изменения со временем. Известно, что **тихвинки** первоначально возникли с открытием Тихвинской системы как большие лодки, прототипом для которых послужили старинные вышневолоцкие гйбежные лодки. Строились и использо-

вались суда в районе Тихвинской, затем Мариинской и Северодвинской систем, на верхней Волге и Каме. По форме напоминали озерное судно. Лучшими считались более мелкие **тихвинки**. Но и на мелких судах перевозки по Тихвинской системе оправдывали себя не при всяких грузах. Поэтому этот водный путь отличался от других тем, что по нему шли не массовые, а дорогостоящие грузы. Конструкция **тихвинок**, по сведениям В.П. Кузнецова, была улучшена с возникновением страховых комитетов в самом начале XX столетия.

**Унженка, унжак** зафиксированы В.И. Далем в значении «барка, рѣчное судно, длин. 25 саж. и больше, осадка 4 четвр., грузу 18 – 27 тыс. пуд., образованное от названия р. Унжи» [ТСД, 4, с. 498].

В СМирТе указывается, что **унжак** “деревянное несамоходное беспалубное речное судно с тупой оконечностью и небольшой осадкой” [СМирТ, 2, с. 229]. **Унженки** строили по всему течению р. Унжи. Шли они по течению реки сплавом или на веслах, против течения возводились людской и конной тягой, коноводными машинами, позже пароходами. Распространение последних привело к сокращению **унжаков**. **Унжаки** были временным типом судна, явившим собой переход от барки к полулодке. Характерно, что волжские **унжаки** в классификации страховых комитетов относились к более высокому классу, чем системные.

Узкое локальное распространение на севере Каспия **чёрневой лодки** объясняет то, что из всех использованных нами лексикографических источников данная реалья отражена только в двух рыбацких словарях [Клыков, с. 72; Копылова, с. 117].

Выясняется, что **чёрни** – это мелководная часть взморья, заросшего камышом и чаканом, которая при подходе с моря кажется черной. Поэтому лодку, с которой ловили рыбу в черни, рыбаки называли **черневой лодкой**.

Только в русских диалектах Сибири и Забайкалья сохранилось наименование местной узкой длинной лодки **шилкинка**. По данным словаря А.Е. Аникина, это название произошло от реки Шилка [Аникин<sub>2</sub>, с. 730].

Первое упоминание об эмбенской лодке – **эмбенке** дается в ТСД с пояснением, что это “лодка, идущая на рыбаловство къ устьямъ рѣки Эмбы, къ сѣверо-восточнымъ берегамъ; она длиною двѣ сажени и больше, поднимаетъ 200-700 пудовъ, въ носу и кормѣ чердаки; два косыхъ паруса, шесть весель; ходит при кусовой лодкѣ» [ТСД, 4, с. 664].

Последующая фиксация данной лексемы содержится в словаре рыбаков Волго-Каспия с пометой “устаревшее” [Копылова, с. 122]. По данным терминологических слова-

рей [Клыков, с. 75; Копылова, с. 122], это было крупное парусное рыболовное судно, с которого проводился лов красной рыбы (севрюги) в северо-восточной части Каспийского моря против устья реки Эмбы. **Эмбенка** находилась всегда при кусовой; она была устойчива в непогоду. В конструкции лодки обращает на себя внимание широкая, сильно срезанная корма. Грузоподъемность **эмбенки** составляла до 130 тонн.

Только в рыбацком словаре Клыкова имеются сведения о небольшой рыбацкой лодке **финке**, используемой промысловиками исключительно в Финском заливе [Клыков, с. 69].

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “наименование водоема” можно предположить внутреннюю форму наименований **ветка** и **ржевка**.

**Вётка.** Слово **ветка**, по-видимому, довольно позднего происхождения. Оно отсутствует в СлРЯ XI – XVII вв. и в СлРЯ XVIII в. В значении берестяной лодки у тунгусов и якутов лексема **ветка** была зафиксирована в САР 1847 г. [1, с. 115] с пометой “областное”. Возможное объяснение происхождения данного названия дает М. Фасмер: «ветка – вид судна на реке Ветке, вятск., сиб., по названию реки Вьтка, совр. Витка. Едва ли от названия города Вятка, вопреки Калиме» [ФЭС, 1, с. 307; Аникин<sub>2</sub>, с. 159]. Предположение М. Фасмера и А.Е. Аникина о мотивировочном признаке, положенным в основу наименования лодки, подтверждается названиями лодок и судов со сходной внутренней формой (ср.: ангарка, илимка и др.), семантической моделью, переносом “наименование водоема” → “наименование судна, лодки”.

В.И. Даль приводит **вгьтка, ветка** с пометой “сибирское” в значении “маленькая, одиночная лодченка, особ. берестяная, сшитый на деревянномъ остовъ изъ бересты челнокъ» [ТСД, 1, с. 188]. Есть это слово и в словаре областного архангельского наречия А. Подвысоцкого [Васильев, Петроченко, 1988, с. 91].

Слово **ветка** зафиксировано и в других источниках XIX – XX вв. [Цомакион, 1960, с. 55; она же, 1973, с. 134]. В современных приенисейских говорах название **ветка** не отмечено. Не используют в настоящее время лодки **ветки** на Камчатке [Бархатова 1984, с. 116] и в Красноярском крае [Красн.Сл., с. 49]. В терминологических словарях Клыкова [с. 68] и Самойлова [1, с. 171] слово **ветка** обозначает речную сибирскую лодку.

**Ржéвка.** Данное название лодки отмечено только В.И. Далем в вопросительной форме: “ржевка? Разъездная лодка, при караванахъ съ металами, съ Урала» [ТСД, 4, с. 95]. Историко-этнографические данные свидетельствуют о том, что лодка **ржевка** известна с

XVI в. [Очерки русской культуры XVI в., 1976, с. 283]. Н.П. Загоскин предполагает, что название лодки связано с названием реки, на которой первоначально строились и использовались такие суда [Загоскин, 1910, с. 283]. Возможно Ржевом назывался небольшой приток Волги. Известен и город Ржев, что на Волге. В семантическом плане данная гипотеза подтверждается тенденцией наименований лодок и судов с прозрачной внутренней формой по наименованию географического объекта.

### 1.2.1.2. Частный мотивировочный признак «название местности».

Различные лингвистические данные и экстралингвистические сведения позволяют утверждать, что нередко лодки и суда назывались по месту строительства или району наибольшего распространения.

Известно, что уже с XVI в. крупным волжским центром судостроения был г. Астрахань [Очерки русской культуры XVI века, 1976, с. 228]. Поэтому в южных говорах России (азов., астрах.) известна лодка **астраханка** [СРНГ, 1, с. 287], названная по месту строительства – г. Астрахань. **Астраханкой** называли не только рыбацкую лодку, с которой производили лов крючковой снастью на Каспийском море, но и легкий баркас, построенный по типу астраханки [МЭС, 1, с. 91].

По-видимому, то, что слово **астраханка** довольно позднего происхождения, а сама реалия имела ограниченный ареал распространения, объясняет отсутствие данной лексики в других (ранних и более поздних) лексикографических источниках, используемых в нашем исследовании.

Применялось на Каспийском море транспортное и парусное судно **бакинка**. В.И. Даль указывает, что судно “строится въ Баку, сидить 5 ф., берет груза до 3 т.пуд” [ТСД, 1, с. 140]. В МЭС, кроме указания на место постройки судна – г. Баку, сообщается, что обшивку корпуса судна покрывали не смолой, а нефтью [МЭС, 1, с. 109]. Согласно словарю рыбаков Волго-Каспия, **бакинка** была небольшим парусным мореходным судном типа расшивы, которое в настоящее время уже не используют [Копылова, с. 6].

В южных говорах Сибири сохранилось название еще одной рыболовной лодки, используемой рыбаками на Каспийском море – **бугроушка**. Ограниченные сведения о данной реалии позволяют предположить, что это была плоская лодка, используемая “для переправы с одного рыболовного бугра на другой...” [СРНГ, 3, с. 239].

В других лексикографических источниках данная лексема отсутствует. В конце XIX в. на русском побережье Финского залива и Чудском озере было распространено неболь-

шое парусно-гребное промысловое судно **гдóвка** [Клыков, с. 15; Самойлов, 1, с. 237]. Согласно МЭС, судно было названо по городу Гдов [МЭС, 1, с. 294].

При плавании на о. Шпицберген, который в поморских селах называли Грумант, большой популярностью пользовались **грумалáнки** [СРНГ, 7, с. 169]. Реалия вышла из активного употребления, но слово еще сохранилось в беломорских диалектах [Бадигин, 1956, с. 332].

По САР 1897 г., **енотáевка** – “одно из купеческих судов, плавающих в низовьях Волги”. Это одна из первых фиксаций данного слова. Известный исследователь судоходства Б.Л. Богородский отмечает это слово на Волге в 1928 г. По мнению ученого, **енотаевка** – термин, взятый от имени города Енотаевска [СРНГ, 8, с. 361]. В 40-х годах текущего столетия лексема была отмечена в Морском словаре в значении “речное парусное судно” [Самойлов, 1, с. 332]. Заметим, что во всех перечисленных источниках **енотаевка** сравнивается с другим типом волжского судна – **асламкой**. Выясняется, что это были однотипные суда, отличающиеся лишь некоторыми деталями парусного оснащения.

Слово **казáнка** отмечается только в волжских говорах как “лодка, изготавливаемая в Казани” [СРНГ, 12, с. 310].

Небольшое грузовое судно **орлóвка** строилось в с. Орловка [СРНГ, 23, с. 342, 344].

Плоскодонное речное судно **остáшевка** употреблялось в верховьях Волги. Строили лодки в “Осташевском у Тверской губернии” [СРНГ, 24, с. 62].

В “Словаре русских народных говоров” зафиксирована лексема **острóвка** в значении “остров на реке, затопляемый при повышении ее уровня” [СРНГ, 24, с. 83]. Соответственно, небольшое плоскодонное судно для переправы с одного острова на другой также называлось **островка** [СРНГ, 24, с. 83]. По данным МЭС, указанная реалия была известна с XVIII в. как **островская лодка**. Судно входило в состав русского галерного флота и предназначалось для плавания в шхерах Балтийского моря, для связи между островами, для перевозки грузов и десанта. Вмещало судно до 50 человек, иногда вооружалось пушками [МЭС, 2, с. 430].

Видимо, общим названием для судов, используемых на территории Сибири, являлось **сибúрка**. Как отмечал В.И. Даль, судно использовали обычно для перевозки железа [ТСД, 4, с. 180].

Из различных историко-этнографических источников известно, что большое влияние на развитие хозяйственной жизни, и в частности судоходства на Беломорском побережье, оказал Соловецкий монастырь, основанный в XV в. на Соловецких островах в Белом море [Кузнецов, 1956, с. 37; Очерки русской культуры XVI в., 1976, с. 288]. В мона-

стыре была основана верфь для постройки промысловых судов, которая просуществовала в модернизированном виде вплоть до ликвидации монастыря [Генриот, 1974, с. 116]. Монастырь славился на всю Россию добычей и вывозом соли [Яковлев, 1973, с. 37]. Известный исследователь северного судостроения К. Бадигин подчеркивает, что кроме промысловых судов имелись специальные лодки – **соловьѣнки**, на которых перевозили богомольцев в Соловецкий монастырь [Бадигин, 1956, с. 394].

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “название местности” можно предположить внутреннюю форму следующих наименований: **берліна, затѡн, кижѣнка, колѡвушка, колѡменка**.

**Берліна.** В XIX – нач. XX вв. на обширных территориях России было широко распространено грузовое деревянное судно **берлина**. Использовали его для перевозки различных грузов (чаще зерна) в Петербург и другие большие города. Различали данные суда по типу постройки. Суда барочного типа именовали “**берлины**”. По историко-этнографическим данным эти суда в последней четверти XIX в. составляли около 40 % всего флота. Строили **берлины (берлинки)** разнообразных типов: от малопрочных, на одну навигацию, до прочных многолетних, служивших несколько десятков лет. Ходили **берлинки** под парусом [МЭС, 1, с. 141; Кузнецов, 1956, с. 119, 132; Этнография восточных славян, 1987, с. 328]. САР 1847 г. отмечал лексему **берлинка** в значении “речная или озерная баржа”. Современные терминологические словари фиксируют лексему **берлина** как “несамоходное плоскодонное деревянное речное судно баржевой постройки” [СМИРТ, 1, с. 27]. Авторы БАСа к этому значению добавляют признак – “грузовое судно” [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 498]. При объяснении этимологии слова **берлинка** М. Фасмер приводит мнение Брюкнера, согласно которому наименование скорее всего происходит от местности п. Berlin, которое Брюкнер производит от славянского Bela [ФЭС, 1, с. 158]. Возможно предположить, что изначально **берлинки** эксплуатировались в пределах местности п. Berlin, в связи с чем и получили свое обозначение. Позднее **берлинками** стали обозначать любое грузовое судно в виде барки [СРНГ, 2, с. 259]. Эта гипотеза оказывается более доказательной на фоне частной семантической модели наименования лодок и судов по названию местности (ср.: грумаланка, осташевка, орловка и др.).

**Затѡн.** Возникновение названия судна **затон**, видимо, связано с названием естественной или искусственной акватории – **затон**. М. Фасмер объясняет **затон** как “местность, подвергающаяся затоплению во время половодья” [ФЭС, 2, с. 83]. Аналогичное толкование находим в словаре Срезневского [Срезневский, 1, с. 954]. Терминологические словари трактуют лексему **затон** либо как “искусственная акватория для зимнего отстоя и ремонта

судов при судоремонтных заводах” [СМИРТ, 1, с. 134], либо как “длинный, непроточный залив, отделяемый от реки наружной косой” [Копылова, с. 35]. Вероятно, что “баламутская” рабочая лодка **затон** [СРНГ, 11, с. 99] использовалась только в пределах акватории затона, в результате чего произошел перенос с названия водоема, местности на реалию, функционирующую в пределах этого района (ср.: островка, черневая лодка, бугроуша).

**Кижанка.** Русскими говорами Карелии отмечена лодка **кижанка** [СРНГ, 13, с.202]. Строили лодку преимущественно на Онеге. Суда были большие, с высоко поднятым носом и кормой. В этимологических словарях лексема не фиксируется.

Предполагаем, что мотивировочным признаком названия лодки является название местности Кижы, находящейся в Карелии. Вероятно, именно в этой местности первоначально строили и использовали данные суда. Это предположение оказывается более доказательным на фоне частной семантической модели наименования средств передвижения по воде по названию местности (с.: грумаланка, енотаевка и др.).

**Колобушка.** Составители СРНГ объясняют слово **колобушка** как название лодки с мачтой, составляющей принадлежность рыболовецкого баркаса и оставляемая в Азовском море при рыболовной снасти [СРНГ, 14, с. 151].

Привлечение более широкого диалектного материала и данных по системе рыболовецких запорных орудий [Андреева, 1984, с. 67] позволяет предположить возможную внутреннюю форму. Так, в Астраханской обл. промысловики строят рыболовные **заборы, заколы**, иначе **коловые забойки**. Применяли **коловые забойки** и в Волго-Каспийском регионе [Копылова, 32]. Термин “**коль**” в качестве обозначений орудия лова запорной системы известен с XVI в. И.И. Срезневский отмечает лексему **коль** в значении «закол» в новгородских памятниках [Срезневский, 1, с. 1259]. Г.Е. Кочин фиксирует **кол** в этом же значении [Кочин, с. 148]. Представлена эта лексема в СлРЯ XI – XVII вв. [7, с. 231]. Помимо новгородских памятников, лексема **коль** употребительна в северо-западных и северо-восточных говорах. Очерченный ареал слово **кол** сохраняет в современных диалектах. В СРНГ **кол** в значении “приспособление для установки рыболовных снарядов в виде бревна, вертикально вбитого в дно реки” дается с пометой “пск.”, “беломор.” [СРНГ, 14, с. 109]. Клыков фиксирует производное **колище** - “забор поперек реки из кольев для лова рыбы” новгор. [Клыков, с. 45]. Кроме того, авторы САР 1911 г. приводят лексему **коловщик** в значении “тот, кто дьлаеть рыболовные заколы» с пометой «старое» и «областное» “астраханское” [САР, Т.4, в. 5, с. 1508; СРНГ, 14 с. 151]. Эти данные позволяют предположить, что слово **коловушка** в значении “судно” является суффиксальным образованием от **кол** и связано с названием местности, где реалия функционировала. Иначе, **коловушка**

– лодка, “изначально функционировавшая в пределах колобовых забоев, заколов, позднее – “вид лодки”. Эта реконструкция подтверждается другими названиями, созданными в соответствии с семантической моделью “географический объект” → “наименование судна, лодки” (ср.: островка, бугроуша).

**Коло́менка.** Лексикографические источники XVIII – XX вв. фиксируют слово **коло́менка** в значении: «судно типа баржи» [САР, 1792], “большое водоходное судно, похожее на стругъ и на барку” [САР 1847, 2, с. 190], “рѣчное судно изъ типа барокъ, отъ которыхъ отличается меньшей шириной, болѣе высокими бортами и нѣсколько болѣе прочной постройкой. Употребляется преимущественно для перевозки металловъ съ Урала на Волгу и въ столицы» [САР 1911, Т.4, в.5, с. 1549 - 1550], “старинное речное грузовое (обычно беспалубное) судно типа барки” [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1178].

Памятники письменности отмечают **коломенку** с 1585 г.: “Съ струговъ и съ коломенки – по полуполтине...” Арх. Стр. I, 629 [СлРЯ XI – XVII вв., 7, с. 250]. В значении “большая крытая лодка для перевоза хлеба, дегтя” слово **коломенка** известно в вологодских говорах [СРНГ, 14, с. 169]. Терминологические словари объясняют **коломенку** как деревянное речное грузовое судно, которое использовали для перевозки хлеба и изделий металлургических заводов. В настоящее время **коломенки** не строят [Самойлов, 1, с. 448; СМИРТ, 1, с. 163].

Как тип судна **коломенка** в XVIII – XIX вв. мало чем отличалась от более древнего своего прототипа [Кузнецов, 1956, с. 96; Этнография восточных славян, 1987, с. 283]. М. Фасмер предполагает, и мы поддерживаем данную точку зрения, что название судна произошло от названия местности нижняя Коломна, что на Москве-реке, которое образовано от диалектного **колóмень** “окрестность” (от коло; ср. польск. Okolica) [ФЭС, 2, с. 294]. Данная гипотеза в семантическом плане подтверждается тенденцией наименования лодок и судов по местности, в пределах которой первоначально строились или функционировали эти лодки и суда, выявленной в результате анализа лексем с прозрачной внутренней формой (ср.: **осташевка**, **илимка** и др.).

### 1.2.2. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «особенности устройства и конструкции судна»

При проектировании и строительстве лодок с древних времен большое значение уделялось их прочности, устойчивости на воде. В связи с этим корабелы укрепляли борта судов, увеличивали количество весел и гребцов. Эти и другие особенности отразились на

судовой терминологии. Часть судов в основе своего наименования отражают данные особенности.

### 1.2.2.1. Частный мотивировочный признак «специфика конструкции бортов и дна лодки»

В середине XIX в. (1847 г.) авторами САР была отмечена лексема **набóйница** в значении «большая лодка, вмещающая груза отъ 500 до 600 пудов [САР 1847, 2, с. 348]. Данная реалия была широко известна в этот период в северных, восточных говорах русского языка и на Урале [СРНГ, 19, с. 123 - 125].

В.И. Даль приводит лексемы **набóйница**, **набóина**, **набóинка** в значении “лодка, сшитая из досок, в отличие от долбленой” [ТСД, 2, с. 378]. Вместе с тем так называли и долбленную лодку с **набоями** по бортам в одну-две доски [ТСД, 2, с. 378 - 379].

Само слово **набой** в олонецких говорах обозначало доску, которую прибивали (набивали) к верху борта лодки и других мелких судов для увеличения их высоты. “Ударил по набою, по лодке, и лодка раскололась. Петрозав. Олон.” [СРНГ, 19, с. 123].

Разумеется, что лодка **набойница** была известна русским мореплавателям с древних времен. Шедшие в морское плавание северные однодеревки X века увеличивались нашивками по бортам путем “набоя”, край на край, одна на другую, досок (“набоев”), что значительно увеличивало размеры судна, его грузоподъемность и устойчивость. Процесс постройки этих судов был сложным и непрерывно совершенствовался [Загоскин, 1910, с. 366 – 367; Мавродин, 1949, с. 133; Яковлев, 1973, с. 22 – 23 и др.].

Впервые лексема отмечена в Русской Правде 1350 г.: “А за морьскую лодью 3 гривны, а за набоиную 2 гривны” [Срезн., 2, с. 266; СлРЯ XI – XVII вв., 10, с. 21].

Примечательно, что ряд документов содержит упоминание о слове **набои** в сочетании с разными названиями судов: струг с набои. - “А струга с набои два алтына, а без набои денга пошлины. Дог. Гр. в.к.Вас.Дм. съ Ѳед. Ольг. Ряз. 1402 г.” [Срезневский, 2, с. 266]; “Он сшил карбас большой о пяти набоях” / Кн. Прих.-расх. Кор.с. / Арх. Он. XVII в. [Васильев, Петроченко, 1988, с. 89].

Согласно “Материалам ...” Кочина, **набой** – “доска, прибивающаяся для повышения бортов у мелких судов с целью увеличения грузоподъемности”, а **набойная лодья** – лодка увеличенной грузоподъемности [Кочин, с. 200].

В старорусский период лексемы **набой**, **набойница**, отражены в разных исторических документах. Согласно СлРЯ XI – XVII вв., **набой**, м. и **набоя**, ж., чаще **набои**, мн.

“доска, прибиваемая на борт мелких судов для увеличения их высоты” [СлРЯ XI – XVII вв., 10, с. 21]. Ср. также **набоити** – **набивать** доски на борта лодки с целью увеличения высоты бортов [там же]. “Набоил лотку, дал пят/ь/ алтын от дъла. Кн. Расх. Корел. М.№ 935, 32 об. 1559 г”.

Лексема **набойница**, словосочетание **набойная лодка (лотка)** представлены в XVII – XVIII вв. в текстах западносибирской деловой письменности и Мангазейских памятниках [Панин, 1985, с. 101; Цомакион, 1973, с. 161]. **Набойница** отражена в сургутской письменности, **набойная лодка (лотка)** – в тобольской. Л.Г. Панин предполагает, что словосочетанием **набойная лодка** называлась, очевидно, большая лодка, т.к. в некоторых примерах следует специально «лотки малые» [Панин, 1985, с. 101]. В Архивах Онежского Крестного монастыря сохранилась запись о лодке с двойными бортами – двоенабойнице: “Отведено ... трой сани березовые карбас **двоенабойница**” Арх. Он. 1689 г. [СлРЯ XI – XVII вв., 4, с. 186]. В олонецких говорах такую лодку именовали **двунабойка** [СРНГ, 7, с. 307].

Современным приенисейским говорам известны терминированные словосочетания **двухнабойная лодка**, **трехнабойная лодка** в значении “лодка с бортами из двух (трех) набоев” [Красн. Сл., 75, с. 304; Петроченко, с. 101; Васильев, Петроченко, 1988, с. 90]. В тематическом словаре рыбаков и охотников Северного Приангарья лексема **трехнабойница** дается с пометой (устар.), что говорит об утрате в настоящее время реалии, широко известной в прошлом [Петроченко, с. 101].

Лексикографические и историко-этнографические данные XX века указывают на то, что слово **набойница (набойня)** на разных территориях обозначало отличающиеся по размерам суда. Так, в Морском словаре, **набойня** была “небольшим речным судном” [Самойлов, 1, с. 624]. На Байкале рыбаки именовали **набойницей** “большую парусную лодку”. Небольшую лодку в старожильческих говорах Среднего Прииртышья именуют **набоинка** [Прииртыш., с. 153]. К. Бадигин отмечает, что **набойницы** были небольшими морскими судами и речными, которые отдельного плавания не совершали” [1956, с. 359].

Несмотря на последние различия, можно утверждать, что на протяжении длительного периода существования (с X по XX вв.) на обширных территориях и в разных говорах **набойница (набоина)** обозначала судно, борта которого наращивались специальными досками **набоями**. Именно эта особенность конструкции отличала данную реалию от множества других типов судов.

Наряду с **набойницей** распространенным видом водоходного судна являлся **насад**.

САР 1847 г. фиксирует две лексемы – **на́садъ** [2, с. 402] и **но́садъ** [2, с. 466] в одном значении: “водоходное плоскодонное судно” с пометой “старинное”.

У В.И. Даля объяснение подробнее: “насадъ, рѣчное судно ... съ насадами, с поднятыми, надъланными бортами, слово это, въ значении лодки, осталось въ пѣсняхъ и преданьяхъ... // Насадъ: брусья или бревно, набиваемыя сверху, для настилки или охраны” [ТСД, 2, с. 466].

Данные современных говоров отчетливо указывают на северные района употребления **наса́дов** (олон., яросл., иркут., юж.-сиб.) [СРНГ, 20, с. 147].

В “Морском словаре” Самойлова сообщается, что **насады** строили на Каме и Вятке. Там их нагружали лесом и сплавляли вниз до Астрахани, откуда суда уже не возвращались, а продавались на слом [Самойлов, 1, с. 637].

Лексикографические источники XVIII – XX вв. характеризуют **насад** как небольшое деревянное речное грузовое плоскодонное и беспалубное судно, имевшем одну мачту и парус.

Историко-этнографические данные свидетельствуют о том, что **насад** был создан для условий речного боя и передвижения по узким рекам [Генриот, 1974, с. 110; История культуры Древней Руси, 1948, с. 288 – 289; Мавродин, 1949, с. 134; Очерки культуры XVIII века, 1985, с. 161, 293; Этнография восточных славян, 1987, с. 325; Яковлев, 1973, с. 20, 33 и др.].

В древнерусской письменности слово **насадъ** в значении «судно с набитыми (насаженными) бортами» появляется рано, возникло же оно, вероятно, еще до появления у восточных славян письма. Одна из первых фиксаций слова имеется в «Повести временных лет» под 1015 г. в сказании об убиении князя Глеба: «И приде [Глеб] Смоленъску ... и ста на Смядинь в насадъ» [Срезн., 2, с. 328 – 329; СлРЯ XI – XVII вв., 10 с. 236]. В “Материалах...” Кочина приводится 119 примеров на употребление этого слова, начиная с XI в. [Кочин, с. 205]. Подавляющее большинство источников приходится на северную письменность. Не чуждо слово **насадъ** и древним южнорусским памятникам, но встречается оно в них редко и заменяется вариантами **корабль**, **лодья** и др. Это позволяет высказать предположение о проникновении на юг данного термина с севера [Филин, 1972, с. 573]. В результате переосмысления **насадъ** изменяется в **носадъ**: В Ипатьевской летописи – под 1182 г., в 4-ой Новгородской – под 1183 г., святослави **носады** – в “Слове о полку Игореве” и др. [Филин, 1948, с. 163 - 164]. Впрочем, форма **носадъ** как в древнерусской письменности, так и в современных говорах редкая по сравнению с исходной формой **на-**

**садъ**. Предположения Ф.П. Филина позже развивает Б.Л. Богородский, который пишет: “Новгородский по происхождению (**на́садъ**), он рано оказался в Киеве (**носáдь**), спустившись по великому водному пути “из варяг в греки”, позднее его видели в Москве (**на-садъ**), потом в Петербурге, где началось постепенное выпадение термина вследствие исчезновения реалии [Богородский, 1964, с. 20].

Действительно, со второй половины XV в. упоминания о **насадах** редки, их место в русском флоте заняли более совершенные суда [Яковлев, 1973, с. 33].

Известность термина на обширной речной и морской акватории, употребление в языке различных письменных памятников и фольклорных произведений разных жанров, прозрачность этимологии на русской почве (**насадъ** – судно с насаженными, высокими бортами, **носáдь** – “носатое” судно, со вздернутой передней оконечностью) – все это исключает возможность считать слово заимствованием [Богородский, 1955, с. 20].

Из русских областей слово проникает в польский, чешский, венгерский языки, затем в сербохорватский, и, возможно, турецкий.

Добавим, что историей данного термина занимался венгерский лингвист Киш Лайош. Выяснилось, что венг. **naszád** было заимствовано из русского языка в венгерский в XII – XIII вв., когда между Русью и Венгрией установились тесные культурные связи. **Насад** в те времена был широко распространен на реках и озерах. Высокие борта и палубные перекрытия прикрывали гребцов и воинов от неожиданных обстрелов. Также военнотранспортное назначение **насада** предполагает, что его технические конструктивные отличия от **набойных лодей (набойниц)** сводились к увеличению емкости путем большего развала бортов и покрытию палубой, т.е. **насад** был, очевидно, приспособлением старой лодки к новым условиям [История культуры Древней Руси, 1948, с. 288 - 289].

В середине 50-х годов XX в. в северных акваториях (Белое море) промысловики применяли лодки **двóйки** [Клыков, с. 18]. Особенности конструкции таких судов мало отличались от **набойниц** и **насадов**. Борта лодок **двоек** наращивались двумя досками [СРНГ, 7, с. 290], либо двумя рядами досок. Последнее уточнение больше относится к карбасам, т.к. эти суда отличались от лодок увеличенным размером [Бадигин, 1956, с. 333].

Жителями Летнего, Терского и Мурманского берегов на промыслах часто используются легкие на ходу и безопасные даже на крупной зыби лодки **тройникí**. Название свое лодка получила оттого, что ее борта обшивали тремя рядами досок [Бадигин, 1956, с. 405].

Особенностью конструкции отличается судно **прóрезь**, ж. (мн. **прорезя**). На Волге и Каспии рыбаки используют лодку для перевозки живой рыбы. В середине судна они де-

лают **прорезя** и щели для протока воды [Копылова, с. 87; Клыков, с. 52]. Несмотря на то, что данное название судна не отмечалось в более ранних источниках, можно с достаточной долей уверенности предположить его существование в период развития старорусского языка, поскольку в это время (1680 г.) было зафиксировано судно **непрорьзное**, т.е. не имеющее в корпусе прорези [СлРЯ XI – XVII вв., 11, с. 258]. Дифференциация судов по признаку “наличие или отсутствие прорези в корпусе судна” предполагает существование и первого и второго.

По известному указу Петра I, запрещавшему постройку поморских судов старого образца, в Архангельске (и других городах) начались судостроительные работы по изготовлению судов новой конструкции [Бадин, 1956, с. 363].

Называли такие суда **новоманёрные**, т.е. буквально, “построенные на новый манер”. Данное терминологическое словосочетание является общим названием различных типов судов, изготовленных по царскому указу.

Название судна **плоскодóнка** обладает прозрачным по мотивации морфемным составом. Не вызывает сомнений, что особенностью конструкции судна является плоское дно. Чаще такие лодки были небольшими и неустойчивыми на воде [Копылова, с. 77]. Лексема **плоскодонка** приводится в МАС, с пометой “разговорное” [МАС<sub>1</sub>, 3, с. 143].

Особенностью конструкции дна отличалось **косное судно**. По мнению В.В. Вахтина, автора “Морского словаря” (1894 г.) “название въ родствѣ съ словомъ **косой** и имѣть по видимому, въ виду остродонность этого судна» [САР, 1914, т.4, в.8, с. 2352]. **Острое**, или иначе, “скошенное” дно лодки являлось характерной особенностью этой реалии в отличие, например, от судна с абсолютно ровным дном – **плоскодонки**. Суда с острым “косым” дном использовали на акваториях с большой глубиной (Волга, Каспийское море).

В XIX в. существовало два типа косных: **косные купеческие** и **судовые косные**. Первые представляли собой двухмачтовые, шести- девятивесельные лодки с острым днищем. Применялись в районе Астрахани и служили для разъездов. Вторые – лодки с острым дном, без мачт. Служили для завозки якорей и других нужд [Самойлов, 1, с. 474; Клыков, с. 31; Копылова, с. 45].

Лексема **косная** (в значении существительного) отмечена в Академическом словаре 1814 г., 1847 г. и 1956 г. [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1505].

Наименование лодки **остроноска** отмечена только в словаре рыбаков Волго-Каспия [Копылова, с. 70]. Особенность конструкции лодки заключается в более острых очертаниях носа реалии по сравнению с каким-либо другим судном, например, **обласом**, характеризующимся округлыми формами.

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “специфика конструкции бортов и дна лодки” можно предположить внутреннюю форму наименования **облас**.

**Облас.** **Облас** в значении “вид судна” отмечен как в памятниках деловой письменности Сибири XVIII в., так и в народно-диалектной речи: «Прибыл я, Енобеков в Уртамской острогъ по Обе реке в обласе, ... у которого обласа приметы: у кормы с правой стороны сверху отколота (Чаусск., 1749 г.)» [Панин, 1985, с. 104]; “Покраден облас же двух сажен с локтем (Чанусск., 1749 г.). – якут.” [Панин, 1985, с. 89]. Встречается данное название и в письменных источниках Русского Севера XVIII в. [Малышева, 1991, с. 23], и в речи поморов [Бадигин, 1956, с. 365].

Впервые слово **облас** в значении «вид грузового судна» отмечается в Сибирских грамотах 1601 г. [СлРЯ XI – XVII вв., 11, с. 67]. В словаре В.И. Даля читаем: «Обласъ, м. или обласа, ж. ... арх. Речное грузовое судно, по Сев. Двине, дл. 4 – 12 саж., берет грузу до 2000 п. // Обласъ, обласокъ том. Челн, бот, ботник, долбуша, однодеревка, дубок» [ТСД, 2, с. 593]. Как видим, В.И. Даль выделяет еще и форму **обласок**, характерную не только для томских говоров [Панин, 1985, с. 105], но и псковских [ПССГ, 2, с. 229], красноярских [Красн.Сл., с. 197], уральских [Сл.Ур., с. 21]. В русских говорах Среднего Приобья до настоящего времени широко используются в речи старожилого населения диалектные варианты **ибласок**, **обласишко** [Русские говоры Среднего Приобья, 1989, с. 25 - 26].

САР 1847 г. фиксирует только лексему **обласа** в значении “водоходное судно на съверной Двинь» [3, с. 33].

Этимологически слово **облас** связано, возможно, с древнерусским корнем обь(ь)л – “круглый”, ср.: обьло “шар”, обьлый “шарообразный”, обьле “вокруг” [Срезн., 2, с. 577] из праслав. \* обьль < \* обвьль, ср. русс. облук – «край повозки, телеги, саней», серб.-хорв. облук «передняя лука седла», чеш. oblouk «дуга; арка; свод; изгиб; лука» и т.п. [ФЭС, 3, с. 102 - 103].

Еще одним подтверждением в пользу предложенной этимологии является описание судна в северных говорах (арх., беломор.): “обласы ... сидят в воде порожние от 5 до 8 вершков, ибо дно круглое” [СРНГ, 22, с. 86].

Все вышесказанное позволяет предположить, что в основу наименования судна **облас** (**облас**, **обласа**, **обласок**, **ибласок**, **обласишко**) положен признак “специфика конструкции бортов и дна лодки”, в данном случае округлость формы (ср.: **колода**, **желоб**,

**остроноска**). В словообразовательном отношении в слове **облас** выделяется нерегулярный в русском языке суффикс – **ас** - (ср. еще: **дубас** – “лодка, судно).

### 1.2.2.2. Частный мотивировочный признак «количество весел на лодке»

Второй частный мотивировочный признак «количество весел на лодке» в общей семантической модели «особенности конструкции и устройства судна» объединяет девять наименований: **одновесёлка, одноключница, двóйка, двувесёлка, опáшница, двуключина, трóйник, четвёрка и восьмёрка**.

Употребляемое в конце XVII в. слово **одновеселка** в значении «лодка с одним веслом» [СлРЯ XI – XVII вв., 12, с. 186] позднее отражается в САР 1789 г., у Даля и БАС<sub>1</sub> [7, с. 687]. Однако следует отметить, что в диалектах существуют различные наименования весла. Так, в псковских говорах весло называют **ключ, уключина**, поэтому лодка с одной парой весел именуется **одноключина** [СРНГ, 23, с. 41], лодка с двумя парами весел – **двуключина**.

В южных говорах Сибири боковое весло местные жители называют **опашня**, лодку с двумя боковыми веслами – **опашница** [СРНГ, 23, с. 246].

Наиболее распространенным типом конструкции являлись лодки с двумя парами весел. Впервые лексема **двойка** в значении “двухвесельная лодка, шлюпка” была зафиксирована в 1771 г. в “Российском Целлариусе ...”. Через 76 лет слово отмечено в САР 1847 г. [1, с. 310] с кратким пояснением – “шлюпка о двух веслах” и пометой “морское”. В объем лексического значения слова **двойка** входит не только компонент «количество весел на судне» (два), но и «количество гребцов» (два). «Двойка – двухвесельная шлюпка для двух гребцов» [Самойлов, 1, с. 291]. В современном русском литературном языке семантический компонент слова **двойка** в значении “двухвесельная лодка, шлюпка” традиционный – “определенное количество весел на судне” (два) [МАС, 1, с. 369; БАС<sub>2</sub>, 4, с. 67; БАС<sub>1</sub>, 3, с. 569].

У кольских поморов до настоящего времени в активном использовании лодка на три пары весел – **тройник** [Меркурьев, 1997, с. 150].

В терминологии моряков и речников используются названия шлюпок **четверка** и **восьмерка**. **Четверка** – это четырехвесельная шлюпка, **восьмерка** – шлюпка с восемью веслами [СМИРТ, 1, с. 68; 2, с. 257; БАС<sub>1</sub>, 2, с. 694].

Все проанализированные лексеммы обладают прозрачной внутренней формой.

### 1.2.2.3. Частный мотивировочный признак «количество гребцов на судне»

Названия судов: **двоёнка**, **дво́йня**, **дво́як** и **дво́йча́тка**, в основе которых отражен мотивировочный признак «количество гребцов на судне», функционируют только в говорах русского языка.

В псковских диалектах лодку для двух гребцов именуют **двоёнка** или **дво́йня** [СРНГ, 7, с. 288; с. 294].

Слово **дво́як** является обозначением лодки для двух человек [СРНГ, 7, с. 304]. У Даля эта лексема отмечена без указания места функционирования данной реалии.

На Урале подобную лодку для двух гребцов называют **дво́йча́тка** [СРНГ, 7, с. 294].

На фоне выявленной общей семантической модели можно предположить внутреннюю форму наименования **недоумочек**.

**Недоумочек**. Прояснению внутренней формы наименования **недоумочек**, как представляется, способствуют сведения технического характера. Корпус деревянных судов пересекают вертикальные параллельные линии, называемые шпангоутами. Как правило, водонепроницаемых перегородок в корпусе может быть три, шесть, девять и т.д. [Организация и содержание работы технических кружков, 1970, с. 320 - 330]. Поэтому лодка с семью шпангоутами в псковских диалектах называется **недоумочек**, т.е. буквально, судно “не доведенное до ума”, с нетрадиционным набором шпангоутов [СРНГ, 21, с. 35]. Более убедительной в смысловом отношении предложенную реконструкцию делают семантические параллели с этимологически прозрачными названиями судов и лодок, связанными со спецификой конструкции. Ср.: **дво́йка** – “лодка с бортами из двух досок”, **насад** – “лодка, с насаженными, надделанными бортами” и др.

### 1.2.3. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование перевозимого груза»

С давних пор славяне использовали лодки для перевозки различных грузов. В связи с этим суда различались по грузоподъемности, по характеру транспортируемого товара, рыболовного снаряжения. Поэтому в основу наименования ряда лодок и судов положен признак «специфика перевозимого груза». На фоне общей модели можно вычленить разные частные мотивировочные признаки.

### 1.2.3.1. Частный мотивировочный признак «наименование рыбацкого снаряжения»

Как известно, существует множество способов ловли рыбы. Один из них – с помощью невода – является наиболее древним. «Подобно ієсть црствие нбсьное неводу, вьвьрженоу въ море» [Срезн., 2, с. 361]. Наименование большой рыбацкой лодки **неводник**, несомненно, оказывается связанным с названием этой снасти.

Слово **неводник** было широкоупотребительным в начале XVIII в. в Сибири как в деловых памятниках письменности, так и в диалектах [Панин, 1985, с. 102]. “Тот неводникъ и лотки ветхи” (Тобол., 1704 г.) или: “Лотки неводные и неводники покупают” (Тобол., 1704 г.). Л.Г. Панин предполагает, что назначение **неводника** в данный период (XVIII в.) было, возможно, шире, чем, например, в современных среднеобских говорах, где данным словом называют большую крытую лодку, используемую для перевозки грузов, ловли рыбы неводом и других целей.

Судя по данным СРНГ, слово **неводник** в качестве большой лодки с неводом весьма широко известно в русских говорах Зап. Сибири, Забайкалья, на озере Селигер [СРНГ, 20, с. 352; с. 351; ПССГ, 2, с. 204], в Красноярском крае [Красн.Сл., с. 191] и на Алтае [СРГА, с. 145].

Лексикографические источники XX века отмечают как слово **неводник** [БАС<sub>1</sub>, 7, с. 751], так и его вариант **неводница** [САР, 1928, т.8, в.2, с. 128] с тем же значением – “лодка, с которой выметывают невод”. Ареал распространения указан прежний – Зап. Сибирь. В среде профессионалов – рыбаков Волго-Каспия [Копылова, с. 65 – 66; Клыков, с. 41], северных районов Тюменской обл. [Кошкарева, с. 82], Северного Приангарья [Петроченко, с. 61] употребляется только **неводник**. Распространены **неводники** в том числе на Черном и Азовском морях [Кузнецов, 1956, с. 95; МЭС, 2, с. 361]. Таким образом, за длительный период времени функционирования лексема **неводник (неводница)** сохранила основное лексическое значение большого (чаще) рыболовного судна (гребного, парусного, моторного), с которого ловили рыбу неводом.

Кроме больших судов, существовали мелкие лодки различной конструкции, выполняющие самостоятельные задачи по перевозке грузов. Одной из таких небольших деревянных парусных ловецких лодок являлась **багру́ша (багрову́ша, багроу́ша, багру́жка)** [СРНГ, 2, с. 35].

Так, в последней четверти XIX в. в астраханских говорах лодку, на которой перевозили багры – разновидность гарпуна для охоты на тюленей, именовали **багруша**. В грозненских говорах такую лодку называли **багроуша**, на Волге – **багружка**. Несмотря на небольшие размеры (дл. 9 – 11 м., ш. до 2 м.), **багровушка** поднимала до 150 тюленьих туш [СРНГ, 2, с. 35]. Вплоть до 20-х годов XX в. **багровуши** изготовляли не на крупных плотбищах и верфях, а кустарным способом. Известны данные реалии рыбакам – профессионалам Волго-Каспия [Клыков, с. 6]. В словаре Кошкаревой (север Тюменской обл.) лексема **багруша** указана со стилистической пометой “устаревшее” [Кошкарева, с. 5]. Из-за ограниченной территории бытования реалии и узкого круга лиц, использующих данный термин, **багруша** в значении небольшой грузовой лодки для перевоза багров в русском литературном языке не отмечается.

Сохранению этимологической прозрачности диалектного наименования **кусовой лодки** способствует детализация признака перевозимой приманки – **кусы**. Именно так в конце прошлого столетия в архангельских говорах называли разрезанную на куски наживку, приманку, насаживаемую на крючковую снасть для лова белуги и другой хищной рыбы.

По Далю, **кусовые лодки** были трех видов: морские (дл. 10 – 13 саж. И ш. 3 саж.), ловецкие (дл. 3 – 4 саж. И 1,5 ш.), живодные кусовые. На последних возили не порезанную приманку, а живую воблю [СРНГ, 16, с. 158; 9, с. 153].

Характерно, что в словарях рыбаков Клыкова и Копыловой есть определение **кусы**, но нет терминологического сочетания **кусовая лодка** [Клыков, с. 34; Копылова, с. 51]. По данным “Морского словаря” Самойлова, **кусовые лодки** имели при себе несколько других лодок. Эти суда хорошо ходили под парусом и лавировали [Самойлов, 1, с. 511]. **Кусовая лодка** имела поднятую носовую оконечность, палубу и навесной руль. Такая конструкция позволяла транспортировать до 40 тонн груза (**морские кусовые** – до 250 т.) [МЭС, 2, с. 172].

В XIX – XX вв. на Волге и Каспии применяли парусную промысловую **живодную** лодку [СРНГ, 9, с. 153]. В палубе судна был врезан большой чан с водой для хранения живоды – живой рыбы. Помета “устаревшее” в словаре Копыловой указывает на то, что в настоящее время реалия вышла из употребления [Копылова, с. 30].

В архангельских говорах отмечается слово **острога́** для обозначения лодки. По определению В.И. Даля “**острога** – рыболовная ловушка в Балтийском море” [ТСД, 2, с. 707]. В словаре Клыкова **острога** – орудие лова в виде трезубца [Клыков, с. 45]. В современном русском языке слово **острога** обозначает колющее орудие в виде вил с несколькими зубь-

ями [МАС, 2, с. 657]. Видимо, поэтому лодка, на которой перевозили рыболовные ловушки и орудие **острогу**, стала именоваться аналогично [СРНГ, 24, с. 87].

Внутренняя форма названия лодки **подáчи** отражает одноименное наименование каната подачи, который перевозили от одного места погрузки к другому. Данная лексема отражена только в симб. говорах [СРНГ, 27, с. 333].

Известно, что сибирские рыбаки в конце прошлого столетия использовали маленькие лодки **перемётки** [СРНГ, 26, с. 160]. Исследование лексики рыбного промысла в русских говорах Северного Приангарья показало, что еще с XVI – XVII вв. в местных диалектах было известно наживное крючковое орудие лова осетровых рыб – **перемёт** [Петроченко, 1992, с. 8]. В связи с появлением более усовершенствованных орудий лова данная реальия вышла из активного употребления, а слово **перемёт** сохранилось благодаря изменению семантики: вместо наживного орудия оно стало обозначать самоловную снасть, устанавливаемую поперек реки. Возможно, что лодка, которую использовали для транспортировки к месту лова первоначально орудия перемёта, а затем самоловной снасти перемёта, стала называться **перемётка**. Мнение В.И. Петроченко разделяет А.М. Кошкарева [с. 92]. Любопытно заметить, что словари рыбаков Волго-Каспия и некоторых других регионов лексему **перемёт** отмечают только как крючковую снасть [Копылова, с. 74; Клыков, с. 47].

Впервые лексема **переметь**, ж. и **переметь**, м. в значении “вид судна” была отмечена в Памятниках дипломатических и торговых сношений Московской Руси с Персией (1614 – 1621 гг.). “И тотъ, государь, Абазь шаховъ посоль ... сталъ вверхъ по Терку рькъ на перемьте, отъ Терского города пятнадцать версть” [СлРЯ XI – XVII вв., 14, с. 264].

В русских говорах Красноярского края орудия лова называют не только **перемётом**, но и **самолóвом**. “Самолóв, м. – Снасть для промысла красной рыбы ...” [Петроченко, с. 87; Красн.Сл., с. 269]. Соответственно, лодка, с которой ставят самоловы, называется **самолóвница**. Данное название известно по всему Красноярскому краю. Отличие от снасти – перемёта состоит в том, что снасть – самолов устанавливают “не поперек реки, а по вдоль, накося немного” [Петроченко, с. 87].

Только в Кежемском районе Красноярского края во время лова рыбы используют еще одну разновидность сети. Особенность ее заключается в способе перемещения – она не закрепляется, а плавает по течению. Перевоз плавающей сети производят в специальных лодках **плавёжницах**. По наблюдениям рыбаков, **плавёжница** меньше и легче **самолóвницы** [Петроченко, с. 72].

Рыбаки и охотники Кежемского района используют вместо общеупотребительного слова **невод** местное название **хóбот**. “Хоботом и называют невод, он и на крупную рыбу, и на мелку” [Петроченко, с. 108]. Не удивительно, что большую лодку, с которой забрасывают **невод-хобот**, местные промысловики называют **хоботной лодкой**.

СРНГ фиксирует слово **пла́шка** в значении «рыболовная сеть», «часть рыболовной сети». Позднее, видимо, так стала именоваться в олонецких говорах и **барка – плашка**, служащая для переправы такой сети» [СРНГ, 27, с. 104].

У рыбаков Волго-Каспия слово **плашка** многозначное. **Плашкой** называют как деревянную пристройку на мачте, так и род поплавка на сетях [Копылова, с. 76]. Учитывая формирование одинаковых представлений о наиболее существенных особенностях именуемых объектов (в данном случае судов) у рыбаков разных регионов, можно предположить, что внутреннюю форму названия **плашка** в значении “судно” составляет наименование части рыболовной сети с поплавками, которую транспортировала эта лодка к месту лова.

Северные поморы применяли длинные узкие лодки **поездникú** [Меркурьев, 1997, с. 108; Бадигин, 1956, с. 377], **поезднúцы** и **поездничкú** [СРНГ, 28, с. 280]. **Поезд** – это “рыболовная снасть в виде небольшого невода”. В этом значении слово дано в ТСД [3, с. 375] с пометами “нвг.”, “твр.”, “арх.”, “ур.-каз.”. В речи рыбаков других акваторий эта реалия называется **поездúха** или **поездóк** [Копылова, с. 81]. Официальным рыбопромысловым термином является **поездуха** [Клыков, с. 49]. В БАС<sub>1</sub> [10, с. 724] в этом значении **поезд** приводится как областное. Кочин датирует лексему **поезд** XV в. [с. 248], в словаре Срезневского термин отсутствует.

Таким образом, широко известное на северных и южных территориях название сети **поезд** (поездуха) было положено в основу наименования лодки **поездник** только у поморов. Ни **поезд**, ни его однокоренные не вошли в состав современного русского литературного языка на правах общенародных слов, оставшись диалектно-профессиональными названиями используемых реалий [Меркулов, 1983, с. 82 - 83].

Название следующей лодки функционирует в Волго-Каспийском регионе, Мурманске, Тюменской обл. и на Черном море. Название данной лодки имеет варианты. В псковских говорах это **мáтница** [СРНГ, 18, с.33], на акватории Волго-Каспия – **матёнка (мотёнка)** [Копылова, с. 58]. Выясняется, что на этих лодках рыбаки разбирают мотню. **Мотня**, по определению Копыловой: “центральная часть сети или невода в виде мешка, где задерживается рыба” [Копылова, с. 62]. В варианте **мáтица** лексема отмечена в Тюменской обл. [Кошкарёва, с. 74] и у кольских поморов [Меркурьев, 1997, с. 76; Клыков, с. 37].

Суда **матёнка (мотёнка)** и **матница** отличались только размерами. На Волге и Каспийском море строили небольшие **матёнки**, в Пскове это были крупные лодки **матницы**. В основе же однокоренных названий судов лежит единый признак “наименование перевозимой снасти”.

Официальным наименованием небольшого несамоходного судна, предназначенного для перевозки якорей, является лексема **якорница** [СМИРТ, 2, с. 283]. В Архангельске речное гребное судно, перевозимое якоря, называют **подьякорник** [Бадигин, 1956, с. 377].

В состав промыслового снаряжения рыбаков входили фонари. С их помощью находили место замёта. Бударка, на которой едет рыбак с фонарем для указания местонахождения сетей, называется **фонáрка**. В данном значении лексема отмечается только в терминологическом словаре рыбаков [Клыков, с. 113].

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “наименование рыбацкого снаряжения” можно предположить внутреннюю форму следующих наименований: **бот (бат), гóголь и коза́**.

**Бот (бат)**. Основным средством передвижения на небольших реках Сибири, Урала и Камчатки с XVIII в. служил **бот (бóта)** – «лодка с высоким носом, высокой кормой и развалистыми бортами, выдолбленная из дерева» [СРНГ, 3, с. 127 – 129; Клыков, с. 9; Самойлов, 1, с. 111]. Известно, что данная реалья применялась русскими поморами вплоть до 70-х годов XX столетия [Шергин, 1961, с. 361].

Предполагаем, что лодка **бот** заметно отличалась от одноименного крупного одномачтового морского судна **бот**, являющегося голландским заимствованием.

Л.Г. Панин считает косвенным доказательством того, что слово **бот** в XVIII в. могло называть долбленную лодку, его малоупотребительность по сравнению с другим обозначением долбленной лодки – **обласом**, а также значение производного **ботник** [СлРЯ XI – XVII вв., 1, с. 303; Росс. Целлариус, 1771, с. 22; Опыт обл. слов. Акад. 1852; СРНГ, 3, с. 136; СМИРТ, 1, с. 34; МЭС, 1, с. 169] и **ботничок** [СРНГ, 3, с. 137].

Лексико-фонетическим вариантом слова **бот** является лексема **бат**, называющая в севернорусских, восточных, западносибирских говорах “лодку небольших размеров, выдолбленную из целого ствола дерева, однодеревку” [СРНГ, 2, с. 139; СРГА, с. 46; Цомакион, 1960, с. 296]. Слово **бот** в значении “промысловая лодка” было отмечено в русских диалектах XVIII в. Данная лексема была включена в состав Великоустюжского (1754) и Вятского словарей П.С. Симони [Князькова, 1974, с. 119; 146]. В “Словаре русского языка XVIII в.» лексема **бат** указана с пометой «областное» (“камчатская лодка”) [2, с. 149], [Бархатова, 1984, с. 112 - 122].

Вслед за Л.Г. Паниным предполагаем, что оба слова **бот** и **бат**, по-видимому, унаследованы из праславянского лексического фонда [Панин, 1985, с. 102 - 104]. Возможно, что название лодки **бат (бот)** перешло с обозначения рыболовного орудия **бат (бот)** – длинного шеста с раструбом из жести на конце, - применяющегося для загона рыбы в сеть [Клыков, с. 7; Сл.Ур., с. 18]. Название рыболовного орудия **бот** известно на Среднем Урале, в Тюменской обл. [Кошкарева, с. 24], современным западносибирским говорам (новосиб., том.) [Панин, 1985, с. 103] и на Алтае [СРГА, с. 90]. Оно входит в лексикон промысловиков Печоры [Клыков, с. 9]. Одна из первых фиксаций лексемы **боть** в значении “шесть съ придьланною на конецъ шишкою, которымъ загоняють рыбу въ съти” отмечена в САР 1847 г. [т.1, с. 78].

Возможность данной гипотезы подтверждается названиями лодок и судов со сходной внутренней формой в семантической модели «наименования перевозимого рыбацкого снаряжения» → “наименования лодок и судов” (ср.: **багроуша, острога, неводник** и др.).

**Гóголь.** Архангельские говоры отмечают разновидность северного рыболовецкого судна **гоголь** [СРНГ, 6, с. 263]. В этимологических словарях русского языка [ПрЭС, ШЭС, ФЭС] приводится мнение о том, что слово **гоголь** имеет значение “птица”, “селезень” с неполной редупликацией в корне *go – gol* [ФЭС, 1, с. 425].

Привлечение материала, связанного с изучением и систематизацией лексики рыболовного промысла, а именно орудий рыбной ловли, позволяет предположить внутреннюю форму названия судна **гоголь**. В статье Н.М. Михеевой “Из рыболовецкой лексики уральского казачества” в разделе “название частей невода, сети” отмечается лексема **гоголь** в значении “поплавков для оснащения верхней подборы сети, невода” [Михеева, 1976, с. 104]. Как нам кажется, название **гоголь** перешло с обозначения части невода, сети на лодку, видимо, первоначально служащую для перевозки снасти с такими поплавками – гоголями. Вероятность предложенной реконструкции подкрепляется семантическим переносом “название перевозимого рыбацкого снаряжения” → “наименование судна, лодка” (ср.: **подача, матница** и др.).

**Козá.** По данным МЭС, на акватории Черного и Азовского морей для лова рыбы сетями использовали гребную лодку **козу** [МЭС, 2, с. 72].

Этимологические словари не отмечают лексему **коза** с таким значением. Ограниченные сведения о данной реалии дают возможность предположить, что свое название лодка получила от названия жаровни на треноге, именуемой **козой**. Такая тренога ставилась на носу лодки для приманивания рыбы на свет. Так как подобное сооружение служило для увеличения улова рыбы, логично определить данную реалию как рыбацкое снаряжение.

Эта реконструкция подтверждается другими наименованиями, образованными в соответствии с семантической моделью “наименование перевозимого рыбацкого снаряжения” → “наименование лодки, судна” (ср.: **фонарка, якорница** и др.).

### 1.2.3.2. Частный мотивировочный признак «наименование перевозимой клади»

Суда и лодки эксплуатируются человеком не только в рыболовецком и охотничьем промыслах, но и широко используются для перевозки разных материалов по водным путям сообщения. Весьма актуальны были речные грузоперевозки до введения в эксплуатацию железных магистралей. Строили в связи с этим грузовые суда во многих уездах России, где были леса и речные системы. Общее название сплавных грузовых судов была **бárка**. Но в разных местах такие суда назывались по-разному, в том числе и по наименованию перевозимого груза. Именно этот мотивировочный признак является основным в номинации нижеследующих лодок и судов.

В волжских говорах известным исследователем русского судостроения Неуструевым была отмечена лексема с прозрачной внутренней формой **арбу́зница**. Так еще в дореволюционной России называли баржи, приспособленные для перевозки арбузов с низовьев Волги вверх по реке [СРНГ, 1, с. 270].

Историко-этнографические источники указывают на то, что преемницей древнего насада являлась **беляна** [Кузнецов, 1956, с. 100 – 103; Этнография восточных славян, 1987, с. 327]. Предназначались **беляны** специально для сплава лесоматериала (бревен, теса, иногда дров – так называемого “белого” леса). Лексема **бьяна** отмечена САР 1847 г. в значении водоходного судна на Волге и Дону [1, с. 96].

В специальных терминологических словарях указывается, что судно было несамходное, речное, деревянной барочной постройки, плоскодонное беспалубное, с бортами, наклоненными внутрь [СМИРТ, 1, с. 25; Самойлов, 1, с. 87; Копылова, с. 11]. Такие особенности конструкции объясняются характером перевозимого груза. Время наибольшего распространения **белян** относится к 60 – 70 годам XIX века. В костромских говорах судно именовалось **белянуска** [СРНГ, 2, с. 240]. В настоящее время **беляны** не строятся [СМИРТ, 1, с. 25].

Лодка, на которой перевозили бруски и точила, выделанные на Печоре, вверх в Пермскую губернию, в вологодских и архангельских говорах так и называлась – **брусанка** [СРНГ, 3, с. 210]. Как название печорской ладьи лексема **брусанка** отмечена в САР 1847

г. [1, с. 84]. К. Бадигин уточняет, что судно было 5 сажен и шириной до 4-х аршин [1956, с. 321].

В начале XX века на Днестре ежегодно строили большое количество барок – **картофлянок**, причем строительство осуществляли местные крестьяне в порядке обязательной повинности [Этнография восточных славян, 1987, с. 321]. Весной вниз по реке сплавлялись целые партии небольших **барок – картофлянок**, груженных, разумеется, картофелем для продажи по более высоким ценам в южных губерниях и Петербурге [СРНГ, 13, с. 104]. В САР 1908 г. слово приводится как областное [т.4, в.2, с. 530].

Только в волжских говорах сохранилось наименование баржи **керосинка**, используемой для перевоза керосина [СРНГ, 13, с. 189].

По данным СМирТа до середины 60-х годов речники использовали для перевозки соли **соляные баржи** [СМирТ, 2, с. 167]. Строились эти суда специально для вывозки камской соли и были сплавленными однолетними судами [Кузнецов, 1956, с. 104]. В диалектах и русском литературном языке исследуемого периода сочетание **соляные суда** не отмечается.

Лексема **рыбница** отражена в письменности с 1731 года в значении “промысловое рыболовное судно” [Вейсман Лекс., с. 199]. В том же значении слово фиксируется через столетие в “Опыте обл. слов. Акад.” 1852 [БАС<sub>1</sub>, 12, с. 1609].

Ареал распространения данной реалии широк: от южных акваторий Каспийского моря [Копылова, с. 94], до сибирских речных путей [Кошкарева, с. 111]. Используют **рыбницу** промысловики для лова рыбы и ее перевоза с моря на рыбзаводы [Клыков, с. 56]. По данным терминологических словарей, это судно относительно больших размеров, обычно палубное [Самойлов, 2, с. 71; СМирТ, 2, с. 140]. Авторы БАС<sub>1</sub> приводят лексему **рыбница** в том же значении, в каком оно бытовало в начале XVIII в.: «промысловое рыболовное судно» [БАС<sub>1</sub>, 12, с. 1609]. Все терминологические словари промысловиков фиксируют слово **живорыбка** в одном значении – “судно для перевоза живой рыбы” [Клыков, с. 21; Копылова, с. 31; Кошкарева, с. 47].

В русском литературном языке судно для перевозки **живой рыбы** называется **рыбобóз** [МАС<sub>1</sub>, 3, с. 744]. Как видим, на первом плане в лексическом значении слова **рыбобоз** отсутствует важный компонент “качество или состояние груза” (рыба должна быть только живая), но сохраняется общий мотивирующий признак “название перевозимого груза” (именно рыба, а не лес или арбузы).

**Дрóbцы (дровцы)**. Грузовые баржи для перевозки дров вышли из употребления во второй половине XIX в., когда пароходы перешли на нефтяное топливо [Этнография вос-

точных славян, 1987, с. 328]. По свидетельству Неуструева, слово это было отмечено в волжских говорах именно как судно для перевозки дров с баржи на буксирующий эту же баржу пароход [СРНГ, 8, с. 194]. Слово не вошло в состав современного литературного языка на правах общенародного, оставшись диалектным названием уже исчезнувшей реальности [БАС<sub>1</sub>, 3, с. 1118].

На смену устаревшим дровцам в начале XX века пришел сухогрузный **лесовоз**. Судно перевозило круглый лес, пиломатериалы россыпью, в пакетах и блок-пакетах. По данным МЭС, суда такого рода впервые появились в России, а затем уже в Западной Европе и Канаде [МЭС, 2, с. 206].

В конце прошлого столетия по рекам Чусовая, Кама и Волга сплавляли до Нижнего Новгорода **гибёжные лодки** [СРНГ, 6, с. 168]. Перевозили эти суда исключительно заготовки листового кровельного и котельного железа, именуемые **гибежь** [ТСД, 1, с. 362]. В “Морском словаре” Самойлова терминологическое сочетание **гибежная лодка** зафиксировано с таким же значением, что и в пермских говорах, и у Даля: “лодка, служащая для сплава металлов по рекам Чусовой, Каме и Волге до г. Горького” [Самойлов, 1, с. 239].

Специфика перевозимого груза позволяет предположить, что сочетание **гибежная лодка** является сравнительно новым образованием, поэтому отсутствует в лексикографических источниках до XIX века.

В основу наименования **кладовка**, **кладнушка** и сочетания **кладное судно** (в значении существительного) положено общее название всякого перевозимого судном груза – **клади**. Это отмечено в САР 1909 г.: «Съ начала весны они (романовскіе мещане) начинают разъѣзжать по рѣкѣ въ своихъ лодкахъ кладовкахъ и продавать товары за самую дорогую цѣну [т.4, в.3, с. 922 - 923]. Существовал вариант названия **кладнушечка** (“уменьш. и ласкат. отъ сл. кладнушка”) с тем же значением судна для перевоза клади. “Иванъ Порфиръчъ завель кладнушечку тысячи въ четыре пудовъ” П. Заруб. [там же, с. 923]. Несмотря на уменьшительную форму слова само судно **кладнушечка** была крупным грузоподъемным судном, но меньше **кладнушки**. Оба судна делами крытыми. В Волго-Каспийском регионе широко использовали **кладные кладнушки**. По мнению Копыловой, автора словаря рыбаков данного региона, отличительной особенностью конструкции этих судов была выходящая за борта палуба [Копылова, с. 41].

В ярославских говорах грузовое парусное судно для перевоза клади именуют **кладное** [СРНГ, 13, с. 257] и **кладовка** [СРНГ, 13, с. 258], в астраханских – **кладнушка** [СРНГ, 13, с. 257], в волжских – **кладушка** [СРНГ, 13, с. 261]. Официальным рыбопромысловым термином является **кладнушка** [Клыков, с. 28].

В современном русском литературном языке судно, предназначенное для перевозки больших грузов, называется **грузовóз** [МАС, 3, с. 362]. Название судна обладает весьма прозрачной внутренней формой и не нуждается в дополнительных лингвистических разысканиях.

Судно без груза – **порóжнее судно** [СМИРТ, 2, с. 82].

#### **1.2.4. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак “внешний вид судна (форма сосуда)”**

Памятники письменности и лексикографические источники XVIII в. указывают на то, что обобщенным наименованием сооружения, способного плавать по воде и перемещаться на ней, неся на себе сверх собственного веса любые грузы, являлось слово **судно** [Цомакион, 1960, с. 495; Панин, 1985, с. 105].

В Сборнике актов 1700 – 1713 г., собранных историографом Миллером во время его путешествия по Сибири, неоднократно встречается слово **судно** (суды, морские суды): “...и у пристани для сплавки можно ли анбары построить и суды ото лду уберечь”. 1702 г., декабря 17 [ПСИ, 1882, с. 206]; “... А для той службы подьлатъ суды и судовые припасы, буде томскихъ и енисейскихъ судовъ не достанеть” 1704 г., мая 15 [ПСИ, 1882, с. 243].

В “Уставе о лихтерах, или выгрузных судах” от 22 мая 1727 г. находим: “Ежели кто хотя русской, или иноземец похочет те суда содержать, то оным записываться в портовой таможене...” ПСЗ. Т. VII, № 5102 [Материалы по истории СССР, 1988, с. 184].

По мнению П.Я. Черных, слово **суд** употреблялось в качестве общего термина для обозначения всякого управляемого человеком плавательного сооружения уже в XIII – XIV вв. [Черных, 1956, с. 132]. Находки берестяных грамот в Старой Руссе подтверждают данное предположение. К позднерусскому периоду относят грамоту № 19, обнаруженную во время археологических раскопок 1977 – 1983 гг.: “... Филисть хать хоце, а судъно сть у мене” [Янин, Зализняк, 1986, с. 22].

Вообще же, в древнерусском языке слово **судь** значило и «судно», и «сосуд» («посудина»), и «суд», и «рассуждение», и даже «залив». Этим обстоятельством объясняется первоначальное появление слова **судъно** > **судно** в значении и «судно» (с XV в.) и «посудина», «сосуд» (ср.: «ни съ нимъ изъ одинаго судна ъсти, ни пити» Феодосий Печерский), а потом – возникновение «супплетивной» формы (ед. **судно**, мн. **суды** > **суда**)

этого слова в значении «**судно**», с одной стороны, и исчезновение слова суд в значении «**посудина**», «**сосуд**» [И-ЭСЧ, 2, с. 216].

И.И. Срезневский указывает, что древнерусское **судьно** только с XV в. употреблялось со значением «судно», «лодка», «корабль» [Срезн., 3, с. 608]. Автором словаря приводится форма **судьнько** – “уменьшительное отъ судьно” – суденышко, датированное 17 мая 1551 г. Субъективная оценка, выраженная морфологической структурой слова, усиливается дополнительно прилагательными определениями: “посылали ... въ маломъ суденкъ...” [Срезн., 3, с. 609].

В “Терминологическом” словаре Кочина в значении “судно как средство передвижения” указана лексема **посуд**: “И псковичи пометавше 7 насадов и прочии посуды ... прибегоша ко Пскову пешь” [Кочин, с. 271; СлРЯ XI – XVII, 17, с. 268]. Для обозначения лодки и корабля Кочин приводит более двухсот примеров употребления в различных летописях лексем **судно** и **суд** [с. 352 - 353].

В.Г. Преображенский предполагает, что первоначальное значение слова **судно** должно быть “помещение, составленное из частей, например, бочка, сундук и т.п.” [ПрЭС, 2, с. 361].

Слово **судно** выступало общим названием плавсредств и в XVII веке. Так, по данным исследования В.В. Введенского, в «Вестях-Курантах» 1600 – 1639 гг. и 1642 – 1644 гг. пятнадцать раз было зафиксировано исконное слово **судно** с указанным значением. Однокорневые образования **судёно** и **судёнышко** не входили в терминологическую систему того времени, оставаясь общеупотребительными, и, точнее, разговорными [Введенский, 1974, с. 42 - 47].

Академический словарь 1847 г. объясняет лексему **судно** как «водоходное сооружение; корабль или ладья» [САР 1847, 4, с. 514]. У Даля **судно** указывается как “всякое пловучее строенье для хода на немъ по водъ” (с перечислением множества местных названий – от **байдака** до **шняки**) [ТСД, 4, с. 354]. Такая широта значения слова **судно** отмечалась и иностранцами [Мжельская, 1988, с. 127 - 142].

В терминологических словарях официальным общим обозначением сооружения, плавающего по воде и перемещающего на себе груз, является слово **судно** [Самойлов, 2, с. 381; СМирТ, 2, с. 184; Бадигин, 1956, с. 400]. Клыков отмечает, что на Каспии и Урале несамоходное, рыболовное судно по-прежнему называют **посуда**, как и различную тару для просола рыбы [Клыков, с. 51]. На акватории Волго-Каспия общим названием всех видов лодок является **посуда** и **посудина** [Копылова, с. 84]. Кольские поморы Кандалакши небольшое судно именуют **судёно**, либо **суднишко** [Меркурьев, 1997, с. 142].

В современном русском литературном языке употребление слова **судно** в значении “сосуд”, “посудина” является устаревшим, областным [БАС<sub>1</sub>, 14, с. 1155 - 1156] и разговорным [МАС<sub>1</sub>, 3, с. 327]. Значение же “сооружение, приспособленное для плавания и перевозки людей и грузов по воде” входит в семантический объем лексемы **судно** [БАС, 14, 1156; МАС, 4, с. 301].

О возможной связи названий горшка и судна предполагал в своих работах Й. Трир. Исследователь указывал: “Причина того, что слово может обозначать и “горшок” и “судно”, коренится в технологии изготовления судна и посуды” [Трубачев, 1966, с. 230]. Именно генетическое родство слов **сосуд** и **судно** определило семантическую связь названий, представленных в данной группе, а именно: “наименование сосуда” → “наименование судна, лодки”.

По историко-этнографическим данным, лодки отличались по ряду признаков, в том числе и по своей форме [Этнография восточных славян, 1987, с. 323].

Малоподвижные, но устойчивые **колóды** делались из двух соединенных боками долбленых бревен. Такие лодки-**колоды** были широко распространены в губерниях Европейской России. Использовали их для рыбной ловли и хозяйственных перевозок.

САР 1847 г. отмечает лексему **колода́** как “1. Большой и толстый обрубок бревна; 2. Кoryто, выдланное из отрубка бревна; 3. Гробъ” [САР 1847, 2, с. 190]. В значении челна **колода** отмечена в ТСД [2, с. 138]. Фасмер связывает происхождение названия **колода** от колóть [ФЭС, 2, с. 293]. В Академическом словаре 1911 г. указывается, что «колода съ выдолбленною серединой употребляется в качестве сосуда, лодки, гроба, ящика и т.п., откуда рядъ новыхъ значеній [т.4, в.5, с. 1508 - 1510].

Впервые лексема **колода** в значении лодки долбленки из целого ствола дерева была отмечена в Донских делах, книге 1-ой, 1669 г.: “А велель, государь, въ городъ на колодахъ нощию приплыти” [СлРЯ XI – XVII вв., 7, с. 245]. В данном же значении слово **колóда** сохранилось в калужских и тобольских диалектах [СРНГ, 14, с. 153]. В этих же диалектах слово функционирует как в значении “посуда”: “кружка для сбора подаяний”, так и в значении “сосуд”: “большое корыто”, “лохань” [СРНГ, 14, с. 153].

Старшему поколению рыбаков акватории Волго-Каспия **колоды** были известны как длинные, глубокие, но узкие ящики для хранения рыбы в холодильниках. В настоящее время на указанной территории слово **колода** в данном значении не употребляется [Копылова, с. 43]. У кольских поморов **колодой** называют корыто [Меркурьев, 1997, с. 61]. В терминологических словарях лексема **колода** в значении “лодка” не указывается. В русском литературном языке лексема **колода** отмечается как “бревно с выдолбленной сере-

диной, употребляющееся с различными целями, в том числе в качестве лодки” [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1171].

Наряду с **колодой** активно использовали лодки **комяги** [Этнография восточных славян, 1987, с. 323]. В Академическом словаре 1912 г. лексема **комяга** в значении “лодка”, “челн”, “долбушка” указывается с пометой “областное” [т.4, в. 6, с. 1776]. Во многих диалектах (влад., брянск., пск., новг. и др.) употреблялось наименование **комяга** с аналогичным значением “лодка, выдолбленная из одного дерева” [СРНГ, 14, с. 241]. Как наименование лодки данное слово фиксируется в деловой письменности XVII века: «Да сеь де весны приѣхали въ Азовъ для откупу упырей ... въ комяге» [СлРЯ XI – XVII вв., 7, с. 268].

Первоначально же **комяга** обозначала «сосуд». Ср. значения, отмеченные у этого слова в говорах: «выдолбленное из одного дерева большое корыто для кормления скота», «горшок для перетопки меда» [СРНГ, 14, с. 241]. По наблюдениям В.А. Флоровской, сама реалья **комяга** как корыто вышла из активного употребления еще в 50-е годы [1984, с. 98].

Лексема **лоток** впервые фиксируется в Приходно-расходной книге Антоньевского монастыря в 1589 г.: “Тесали ... на поварню шесть соть лотоковъ” в значении “приспособление в виде доски с бортами для ссыпания чего-либо” [СлРЯ XI – XVII, 8, с. 287]. Рыбаки Тюменской обл. используют такие лотки для набора и спуска сети перемета [Кошкарева, с. 72]. По данным В.А. Флоровской, сельские жители Калининской обл. используют **лоток** либо как широкое деревянное корыто, над которым просеивают муку, либо как открытый желоб для ссыпания в подполье картофеля [1984, с. 3]. Именно в последнем значении слово **лоток** продолжает оставаться употребительным и совпадает с литературным вариантом [МАС, 2, с. 201]. Как название лодки-плоскодонки с широкой кормой, видимо, по внешнему виду, форме, напоминающей **лоток**, слово отмечается только на Урале [СРНГ, 17, с. 156].

Существительное **бак**, отмеченное в конце прошлого столетия в вологодских и свердловских говорах обозначало лодку, выдолбленную из толстого бревна [СРНГ, 2, с. 57]. Однако первоначально лексема имела значение “сосуд для жидкости”, что отмечено в “Новом словотолкователе” Яновского в 1803 г. **Баком** называлась ранее и деревянная круглая чаша, которую использовали на судах вместо миски [БАС<sub>1</sub>, 1, с. 246; МАС<sub>2</sub>, 1, с. 56]. В значении «лодка» лексема **бак** в современном русском литературном языке отсутствует.

Как отмечал Ю.В. Откупщиков, огромное количество названий деревянных сосудов в самых различных индоевропейских языках этимологически связано с глаголами со зна-

чением «вырезать», «вырубать», «выдалбливать». Одним из таких примеров может служить и слово **корыто** с этимологически исходным значением «вырубленное, выдолбленное бревно» [1973, с. 80 - 83]. Именно в значении деревянного долбленного сосуда лексема **корыто** впервые была зафиксирована в 1704 г. в рукописи Кунгурской земской судной избы: «Стол со столешницею, корыто русляное, две косы» [Перм.Сл, с. 8]. В ярославских говорах отмечается слово **корыто** для обозначения небольшой лодки, челна [СРНГ, 15, с. 37]. На Каспии, по данным САР 1914 г., подобную долбленную лодку именуют **корытной** [СРНГ, 15, с. 36]. В современном русском литературном языке **корытом** называют любое старое, негодное судно [БАС, 5, с. 1487].

В XVII в. было отмечено еще одно наименование корыта для корма скота – **желоб** [СлРЯ XI – XVII в., 5, с. 84]. Позднее, и только в псковских говорах, **жéлобом** стали именовать долбленную в виде корыта озерную лодку [СРНГ, 9, с. 109].

Лодка **полотуха** по внешнему виду напоминает корытце или большой совок, которые в архангельских и вологодских говорах именовали аналогично – полотуха [СРНГ, 29, с. 125]. Вероятно, произошел перенос названия с сосуда **полотуха** – «корытце», «совок» на **полотуха** – «лодка, сшитая прутьями» [СРНГ, 29, с. 125].

На фоне выявленной семантической модели «внешний вид судна (форма сосуда)» можно предположить внутреннюю форму следующих наименований: **корáбль** и **ладья** (**ло́дка**).

**Корáбль**. Наиболее древним по своему происхождению в русском языке является слово **корабль**. Этимологические словари русского языка квалифицируют его как одно из самых ранних заимствований из греческого языка [ФЭС, 2, с. 321; И-ЭСЧ, 1, с. 428; ПрЭС, 1, с. 352]. Авторы КЭСРЯ отмечают, что это греческое заимствование относится к периоду общеславянского языкового единства [с. 211]. Ряд исследователей считают, что данное представление о греческом происхождении русского слова **корабль** не имеет никаких оснований [Трубачев, Мавродин, Загоскин и др.]. По мнению Л.А. Гиндина и И.А. Калужской, основным доводом, мешающим признанию приемлемой с лингвистической точки зрения этимологии праславянской лексемы (\***korabjъ**) в качестве заимствования из греческого, служит «априорная мысль о невозможности непосредственных контактов праславян с греками до II в. н.э. [1984, с. 25 - 38]. Приблизительно схожий круг идей стимулирует поиск новых этимологий. Существует аргументация и в пользу восточнославянского происхождения греческого «**καράβος**».

Во всех без исключения славянских языках встречается слово «**корабль**», «**korab**», «**корабль**» в значении «судно» (болг. «**кораб**», чешск. «**korab**», польск. «**korab**», серб.

“**кораб**” и т.д. [Загоскин, 1910, с. 353; Черных, 1956, с. 151 - 152]. И.И. Срезневский указывал: “... нет ни одного славянского наречия, в котором это слово не было бы своим ... Слово *korab, korabi* – живет, как народное» [1, с. 1284]. О связи слова **корабль** со словом **короб** высказывал предположение В.И. Даль, правда, весьма неуверенно, в вопросительной форме [ТСД, 2, с. 161]. По мнению Черных, очень вероятно, что **короб** относится к обширному гнезду *кора*: *скора* (с неустойчивым **С**): *корец* – *ковш*, *корь*, *скорняк*, *шкура*, *скорлупа*, *коробейники*, *коробить* и др. Чтобы понять связь слова **корабль** со словом **короб**, следует принять во внимание приемы древнего кораблестроения: остов судна делался из прутьев и обшивался корой, а позже – кожей. О.Н. Трубачев, анализируя терминологию ремесел, указывал на то, что в основе лексемы **корабль (кораб)** лежат *кор*, *корн*, характерные и для слов **короб**, **корзина** [Трубачев, 1966, с. 232]. Й. Трир в своих исследованиях неоднократно указывал на генетическую связь *сосуд* – *судно*. Так, например, в немецком языке существительное *Schiff* употребляется в значении «корабль» и в значении «крупный резервуар для воды, вмурованный в очаг или печь». Причиной того, что одно слово могло обозначать и «горшок» и «корабль», по мнению ученого «должна корениться в технологии, в одинаковом способе изготовления. Мы можем вспомнить ... о тех первобытных лодках, которые состоят из большой корзинообразной рыхлой плетенки, обтянутой кожей животных. В таком случае *Schiff* – «сосуд» оказывается плетеной корзиной, обтянутой кожей или шкурой – и оба они называются по их плетению» [Трубачев, 1966, с. 232].

Таким образом, языковеды выделяют достоверный семантический переход «сосуд» → «корабль» на материале широкого круга соответствий в индоевропейских языках. Мы согласны с предположением, что наименование **кораб** первоначально могло иметь значение «короб», а затем – «речное судно, сходное с ним по форме». Доказательством большой достоверности предложенной реконструкции служит семантический перенос «внешний вид сосуда» → «название судна» (ср.: **лоток**, **бак**, **колода** и др.).

Первоначально словом **корабль (корабль, карабль)** обозначалось большое парусное морское судно. В этом значении слово упоминается в древнейших русских летописях [ПСРЛ, т.1, 1962, с. 21 – 29: с. 31, с. 45, с. 48, с. 136, с. 154, с. 346, с. 478, с. 480]. Лексема зафиксирована в словарях древнерусского и русского языка [Срезн., 1, с. 1283 – 1284; СлРЯ XI – XIV вв., 4, с. 263 – 264; СлРЯ XI – XVII вв., 7, с. 302, 305; Кочин, с. 154; САР 1847 г., 2, с. 202 и др.].

Памятники московской деловой письменности XVIII в. многократно упоминают слово **корабль** в значении большого морского парусного судна [ПМ XVIII, 1981, с. 67, 69,

70, 90]. Сохраняется данное значение слова в современном русском языке [МАС, 2, с. 102; БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1411; ТСД, 2, с. 161].

В терминологических словарях на первый план в лексическом значении слова выдвигается компонент «назначение судна» - «для выполнения боевых задач» [МЭС, 2, с. 115], «военное судно» [Самойлов, 1, с. 461; СМирТ, 1, с. 169].

Развитие лексического значения слова **корабль** (от компонента «большой размер» до «назначение судна») связано, по мнению Н.Ф. Тузовой, с социально-культурным фактором – развитием техники [1995, с. 105 - 106]. В русских народных говорах (смолен., новг., онеж., печор., волог., курск., свердл., арх., беломор., влад., урал., тобол., томск., перм.) в значении «корабль» отмечено слово **корáб (корáбль)** [СРНГ, 14, с. 308 - 309].

**Ладья (лодка)**. Очень древним термином является слово **ладья** (диал. **лодья, олядь, ладь, лодия, ладия**), которое так же, как и корабль, обозначает судно вообще и встречается в ряде славянских языков (чеш. “lod”, “lodi”, польск. «lodia», вендское «Lodia» [Загоскин, 1910, с. 358 – 359; Кочин, с. 114; Мавродин, 1949, с. 132].

Историко-этнографические источники свидетельствуют о том, что **ладьи** использовали не только как средство передвижения для военных морских и речных походов, но и в погребальном обряде [Загоскин, 1910, с. 130 – 133; История культуры Древней Руси, 1948, с. 80, с. 291]. Первое упоминание о **ладье** связано с Договорной грамотой Олега 911 г.: «Аще вывържена лодь будет вьтромъ великом на землю чюжую ...» [Срезн., 2, с. 42 - 43]. Как отмечает П.Я. Черных значение данного слова не было устойчивым [1956, с. 134]. Слово **ладья** не имеет общепринятой этимологии. Внимание авторов этимологических словарей сосредоточено на перечне индоевропейских соответствий с кратким замечанием: «заимствовано из старославянского языка»; образовано с помощью суффикса –ИН от \* oldъ – «лодка, челн» [КЭСРЯ, с. 231; И-ЭСЧ, 1, с. 463]. Вместе с тем, на основе таких западноевропейских параллелей, как дат. Olde – «корыто», норв. диал. olda – «большое корыто», швед. диал. Alla – «дупло», «продолговатое углубление» [И-ЭСЧ, 1, с. 463], возможно предположить, что первоначальное этимологическое значение у лексемы **ладья** – «сосуд». Любопытно отметить, что в томских говорах это слово употребляется в значении «круглый короб для ягод» [СРНГ, 16, с. 240].

Семантически данная реконструкция подтверждается переносом «форма сосуда» → «название лодки, судна» (ср.: **желоб, комяга** и др.).

Название **лодья (ладья)** часто упоминается в древних источниках. Так, в «Повести временных лет» по Лаврентьевскому списку слово **лодья** упомянуто тридцать раз [ПСРЛ, 1962, т.1, с. 23, с. 35, с. 36, с. 44, с. 49, с. 55, с. 56, с. 65 и др.], по Ипатьевскому списку –

двадцать [Яковлев, 1973, с. 20]. В “Материалах...” Кочина обнаружено около четырехсот ссылок на различные древнерусские памятники, где встречается слово **лодьа** и его варианты (**ладья, лодѣйца, лѳтка, ладья забѳйна, лодья жаловальная, лодья морская, замѳрская, набѳйна**) [Кочин, с. 174]. Встречается название **ЛОДИА** в ряде новгородских берестяных грамот. Самая ранняя фиксация слова в этих документах датируется приблизительно кон. XI – 1-я четв. XII в. [Зализняк, 1995, с. 424, с. 526, с. 536].

Первоначально словом **ладья** обозначалось гребное или парусное большое судно, лодка [Срезневский, 2, с. 28, с. 34, с. 41 - 43, с. 664, с. 665; СлДРЯ XI – XIV вв., 4, с. 424, с. 489; СлРЯ XI – XVII вв., 1, с. 27; 8, с. 162, с. 270 – 272; 12, с. 363].

В исследуемой нами период (XVIII – XX вв.) наиболее широко в памятниках письменности представлено слово **лодка** (и его лексико-фонетический вариант **лотка**) в значении «небольшое гребное судно», **ладья** по-прежнему называла большое судно. Об этом свидетельствуют «Московские памятники письменности XVIII в.» [1981, с. 137, с. 140, с. 156], «Письменные памятники Русского Севера XVIII в.» [Мальшева, 1991, с. 26]. Отмечены слова **лодка (лотка, лодченка)** и **лодьа (лѳдия)** в лексике западносибирской письменности XVII – первой половины XVIII в. [Панин, 1985, с. 107; Панин, с. 71 - 72], в языке мангазейских памятников этого же периода [Цомакион, 1960, с. 222 - 223], в пермских памятниках XVI – XVIII вв. [Полякова, 1979, с. 37].

Лексикографические источники XIX – нач. XX в. дифференцируют лексемы **лѳдия** и **лѳдка** по лексическому значению. На первый план в лексическом значении слова **лодия** выдвигается компонент “большой размер” по сравнению с **лодкой**: **лодіа** – «большая беспалубная барка» [САР 1847, 2, с. 261; Слов. Акад. 1915, т.5, в.1, с. 72], **ладія** – «мореходное судно обь одной мачть съ палубо. [САР 1847, 2, с. 242 - 243], **лодка** же - “небольшое гребное судно” [САР 1847, 2, с. 261]. Заметим, что дифференциация лексем **ладья** и **лодка** по размеру судов, ареалу использования и виду движущей силы сохраняется в толковых словарях современного русского литературного языка [БАС<sub>1</sub>, 6, с. 321 – 322, 323; МАС, 2, с. 196 и БАС<sub>1</sub>, 6, с. 30; МАС, 2, с. 160], у Даля [ТСД, 2, с. 262] и в лексической системе русских диалектов.

В современных терминологических словарях официальным термином для наименования мелких гребных судов является **лѳдка** [Самойлов, 1, с. 541]. Различают несколько разновидностей: **л. белозѳрская, л. верховая, л. жѳводная кусѳвая, л. свѳйская, л. судовая, л. прибѳйна** [Самойлов, 1, с. 542 – 543; СМирТ, 1, с. 191; МЭС, 2, с. 217; Бадигин, 1956, с. 351]. Термин **лодия** в значении “всякое речное судно, особенно больших раз-

меров” указан с пометой “старое” [Самойлов, 1, с. 541; МЭС, 2, с. 180; Бадигин, 1956, с. 353; Меркурьев, 1997, с. 71].

### 1.2.5. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «материал изготовления»

Наименования лодок и судов, образованных в соответствии с данной моделью, представляют различные этапы эволюции судостроения. Появление, развитие и совершенствование лодок зависело во многом от наличия и доступности для человека конкретных материалов. Именно разнообразие используемого материала легло в основу анализируемых наименований.

#### 1.2.5.1. Частный мотивировочный признак «природный материал»

Историко-этнографические источники сохранили достаточно сведений о лодке **оси́новке**, широко распространенной в XIX в. на обширных северных и сибирских акваториях [Бадигин, 1956, с. 368; Владимиров, 1992, с. 181 – 182; Генриот, 1974, с. 112; Этнография восточных славян, 1987, с. 328 и др.]. Название **оси́новка** связано с тем, что основой корпуса был долбленный осиновый ствол. **Оси́новки** были маленькими и легкими лодками, что очень важно для рыбаков и охотников [Петроченко, с. 66; Клыков, с. 45]. Особенностью поморских **оси́новок** было наличие паруса [СРНГ, 24, с. 8; Бескровный, 1958, с. 368]. Название лодки **оси́новка** зафиксировано только в некоторых говорах – архангельских [СРНГ, 24, с. 7, 8; Меркурьев, 1997, с. 95], красноярских [Красн. Сл., с. 212; Петроченко, с. 66] и в специальных терминологических словарях [Клыков, с. 45; МЭС, 2, с. 427]. Данная реалья существует и используется промысловиками до настоящего времени.

Лексикографические источники XVIII – XX вв. в полном объеме зафиксировали название другой лодки – **дуб**.

Одна из первых письменных фиксаций лексемы **дуб** в значении лодки, сделанной из дубовых досок или выдолбленной из цельного ствола дуба, была отмечена в 1704 г. в «Лексиконе...» Поликарпова [БАС<sub>1</sub>, 4, с. 474]. «Российский Целлариус» 1771 г. [с. 141] в значении **дуб** – “лодка” фиксирует лексему **дубок** [БАС<sub>2</sub>, 4, с. 499]. В 1882 г. в “Словаре... русских южан...” Пискунова лексема **дуб** отмечена с лаконичным объяснением – “лодка” [Пискунов, с. 72].

В ряде говоров (ворон., ряз., пск., дон.) слово **дуб** [СРНГ, 8, с. 232] и его производные – **дубочка** [СРНГ, 8, с. 240], **дубица** [СРНГ, 8, с. 236; Волог., с. 62], **дубок** [СРНГ, 8, с. 239] и **дубас** [СРНГ, 8, с. 233; Волог., с. 62] обозначают небольшую лодку (около сажени длиной) для одного человека. “Охотники вдвоем могли переносить ее из озера в озеро. Дон. Миртов, 1929” [СРНГ, 8, с. 240].

Разумеется, с течением времени происходили изменения в конструкции данных лодок. Терминологические словари 50 – 60-х годов XX века отмечают уже другие **дубы**. У берегов Черного моря и в устье р. Днепра использовались деревянные грузовые суда до 20 м. длиной, с палубой и двумя мачтами. Грузоподъемность таких **морских дубов** достигала 10 тонн [Самойлов, 1, с. 327; МЭС, 1, с. 428]. **Речные дубы** были меньше и без палубы, но вмещали 50 рыбаков [Клыков, с. 20]. Лексема **дуб** в БАС<sub>1</sub> [3, с. 1143] приводится в том же значении, в каком она бытует в современных говорах и специальных терминологических словарях без ограничительных помет. Итак, **дуб** – “это род лодки, сделанной из дубовых досок или выдолбленной из цельного ствола дуба”.

Жители Кежемского, Богучанского и Матыгинского районов Красноярского края используют лодки **берестянки**. Такое название лодка получила по материалу изготовления – **бересте**. Изначально **берестянки** делали местные аборигены: эвенки и тунгусы. В таких лодках кочевники перевозили свое имущество с одного места стоянки на другое [Петроченко, с. 9]. Со временем, в процессе общения и сотрудничества, русские охотники и рыбаки переняли способ изготовления **берестянок** [Крас. Сл., с. 35]. Узкий ареал распространения данной реалии и ограниченный круг лиц, использующих ее, объясняют отсутствие наименования лодки **берестянки** в словарях литературного языка.

В русских говорах северных районов Красноярского края, кроме **берестянок**, известны и другие наименования лодок – **сосновки** и **берёзовки**.

**Сосновки** делали из **сосновых досок**. По мнению охотников и рыбаков, такие лодки были крепче **берестянок** [Красн. Сл., с. 35, 285; Петроченко, с. 92]. **Берёзовки** изготавливали из березы [Красн. Сл. С. 35]. В русских говорах Алтая **березней** называли баржу, сделанную из березы. “А в барже, березне, там сколько молодежи, сколь веселья” Смол. [СРГА, 1, с. 59].

Название **вичанка**, характерное для архангельских говоров, связано с наименованием в тех же арх. диалектах прутьев из можжевельновых корней – **виц (вич)** [СРНГ, 4, с. 308]. По данным СлРЯ XVIII в., **вицами (вичами)** называли длинные тонкие ветки, хворостины, прутья [3, с. 180]. Использовали вицы для сшивания досок у водоходных судов [САР 1847, с. 129]. **Вичанки** (вариант **вичевки**) были одним из самых распространенных

типов пареных лодок в XVIII в. [Этнография восточных славян, 1987, с. 323]. Использовали вицы (ивовые, березовые, черемуховые) в мелком речном судостроении вплоть до начала XX в. (Бухтарма) [Бадигин, 1956, с. 325; Этнография восточных славян, 1987, с. 323]. В БАСе лексема **вичанка** не отмечается, а вица приводится с пометой “обл.” [БАС<sub>1</sub>, 2, с. 403].

Не вызывает сомнений внутренняя форма названия судна **однодерёвка**. Так называется в арх. и онеж. говорах лодка, выдолбленная из одного дерева [СРНГ, 8, с. 14]. В исследуемый период времени (XVIII – XIX вв.) быстрые в движении, но неустойчивые на воде **однодеревки** были повсеместно распространены на многочисленных водных системах России. Историко-этнографические, археологические данные свидетельствуют о том, что суда такого типа известны славянам со времен неолита. Еще в VII в. мужественные мореплаватели совершали свои походы на Византию, доходя до Солуни и Крита на однодеревках. Разумеется, **морские однодеревки** сильно отличались от речных, но то, что в основании остова и тех и других лодок клалось одно цельное **дерево**, объединило их на всю длительную историю существования [История культуры Древней Руси, 1948, с. 282 – 283; Мавродин, 1949, с. 137]. САР 1847 г. отмечает лексему **однодеревка** со значением “лодка, выдолбленная из древесного ствола, челн” [БАС<sub>1</sub>, 8, с. 690]. В ТСД [1, с. 491] слово приводится как смоленское. Без помет и локальных ограничений лексема **однодеревка** указывается в БАСе<sub>1</sub> [8, с. 690] и словаре рыбаков Клыкова [с. 44].

В поселке Тогулин Новосибирской обл. местные жители изготавливают лодки из бревен **покота** – стропил крыши. Называется такое судно **поко́тина** [СРНГ, 29, с. 4].

В русском судоходстве широко применяли плоскодонные речные суда – **дощаники**. Это был, пожалуй, один из первых типов судов сборной конструкции, где отсутствовала выдолбленная из дерева основа. Строили **дощаники** полностью из досок [Яковлев, 1973, с. 29]. Этим и объясняется происхождение названия судна.

В XVIII в. наименование **дощаник**, называющее речное плоскодонное (весельное и парусное) судно, было широко употребительно в деловой письменности ряда регионов Западной Сибири. По предположению Л.Г. Панина, в Сибирь слово **дощаник** пришло вместе с первыми землепроходцами северноруссами [Панин, 1985, с. 96 - 98]. Одна из первых фиксаций лексемы в исследуемый период встречается в Сборнике актов (1700 – 1713 гг.), собранных историографом Миллером. В тексте челобитной красноярского воеводы, датированной 15 мая 1704 г. читаем: “... Изъ Енисейска посылать въ Красноярской уездъ на дощаникахъ...” (Енисейск. Кн. 5, акт № 8) [ПСИ, 1882, с. 246]. Засвидетельствовано данное наименование мангазейскими деловыми памятниками [Цомакион, с. 124].

“Верховными” дощаники именовались потому, что на них спускались с верховьев Волги в Астрахань бурлаки. **Казачьи дощаники** строились в нижеволжских казачьих станицах. **Неводные дощаники** употреблялись для перевозки неводов [Кузнецов, 1956, с. 92 – 95; Самойлов, 1, с. 323]. В словаре рыбаков Волго-Каспия приводятся два варианта названия: **дощ́аник** и **дощ́еник** [Копылова, с. 27 - 28]. “Морской словарь” Самойлова отмечает только **дощ́аник** [1, с. 323]. Лексикографические источники и памятники письменности XVI, XVII, XVIII вв. фиксируют наряду с лексемой **дощаник** вариант **дощеник** [СлРЯ XI – XVII вв., 4, с. 348]. Л.Г. Паниным отмечены такие примеры из текстов, когда в одном предложении использованы два варианта лексемы **дощаник**: “В Подкаменной **дощеник** под берегом, ветхой – в ход не годен, 4 **дощеника** – на плотбище на скамьях, не конопачены...” (Илим., 1720) [Панин, с. 38]. В Приходно-расходной книге Антоньевского монастыря фиксируется уменьшительный вариант лексемы – **дощаничек**: “Дал вкладом Селиван Исаков суденко дощаничек” 1508 г. [СлРЯ XI – XVII, 4, с. 348]. Существовала и уменьшительно-уничижительная форма – **дощаничишко**: “Приплыл на Устюгъ Великий дощаничишко соляное” 1637 г. [СлРЯ XI – XVII, 4, с. 348]. В словаре Даля [1, с. 474] слово дается без областных помет, но в Опыте [с. 50] оно указывается как тобольское и архангельское (с отличительными значениями), а в Дополнении [с. 43] – как волжское. Наименование судна (лодки) **дощаник** отмечено в костр. и арх. говорах [СРНГ, 8, с. 168]. В псковских и челябинских диалектах лодку из досок называли **дощ́ак** [СРНГ, 8, с. 166] и **дощ́анка** [СРНГ, 8, с. 167]. МАС отмечает только **дощаник** [1, с. 442].

Таким образом, в основе названия судна (лодки) **дощаник** и его производных (**дощаник, дощаничек, дощаничишко, дощак, дощанка**) лежит мотивировочный признак “материал изготовления” – доски.

Лодка – однодеревка **кутька** известна в новгородском диалекте с середины XIX в. [СРНГ, 16, 178]. Название реалии связано с наименованием долбленого толстого бревна **кутька**, из которого затем делали данное средство передвижения по воде. **Кутьки** служили для переправы на озерах, завоза сетей у берега [Самойлов, 1, с. 511]. В архангельских говорах такую маленькую лодку, челн называли **кутќа** [СРНГ, 16 с. 174].

### 1.2.5.2. Частный мотивировочный признак «неприродный материал»

Развитие судостроения требовало использования более прочных, чем дерево и кожа, материалов. С течением времени русские мастера стали применять металлические (железные) крепления в виде гвоздей, болтов, скоб, а вица постепенно вытеснялась из производства.

Несомненно, что название судна **гвозденик** связано с существительным **гвоздь**. Детали данной реалии скреплялись уже не прутьями – вицами, а железными прочными **гвоздями**. В сибирском регионе судно **гвозденик** отмечено в 1705 г.: «На двух судах гвоздениках ... (Илим., 1705) [Панин, с. 29]. На севере России, в архангельских говорах, лодку, сколоченную гвоздями, называли **гвоздянка** [СРНГ, 6, с. 164]. Данное название лодки сохранилось только в диалектной речи.

### 1.2.6. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «способ изготовления судов»

С древнейших времен нашим предкам известно судно **шítик**. Первоначально освоенный новгородскими судостроителями **шитик** в XIII в. распространился среди северных поморов [Бадигин, 1956, с. 412], а в XVII – XIX вв. – в Сибири, на Камчатке и Волго-Каспии [Владимиров, 1992, с. 200; Этнография восточных славян, 1987, с. 326 – 328; Яковлев, 1973, с. 27]. По конструкции **шитик** относится к типу наборных судов. Особенность технологии изготовления заключалась в том, что **шитики сшивались** (или сбивались) из досок “внахлестку” и встык с последующим проконопачиванием и просмаливанием. В зависимости от назначения **шитики** имели много разновидностей и локальных различий в терминологии. Рассмотренные выше наименования – **илúmки, белозёрки, тихвúнки, осúновки, нёводники, морехóдки** и т.д. – по способу изготовления в основе своей все являлись **шитиками**. К их долбленным колодам нашивались (пришивались) вицами бортовые пояса.

Наиболее древняя конструкция сохранилась у вычегодских шитиков, которые еще в 50-х гг. XIX в. строились с применением частичной сшивки мочальными веревками [Кузнецов, 1956, с. 117]. На Каме и Волге **шитики** строились целиком дощатыми. В более поздние времена, когда трудоемкий процесс сшивки стал постепенно выходить из употребления, а самый тип этого судна строился уже не сшивным, установившееся прежде название **шитик** не было забыто. Известно, что термины **шить, пришивать, обшивать** в смысле “пришивки” досок гвоздями применяются и в настоящее время в столярном деле. Начиная с середины XIX столетия, **шитики** строились уже редко [Кузнецов, 1956, с. 95]. О прочности и надежности судна свидетельствует исторический факт. В составе Первой Камчатской экспедиции под руководством В.И. Беринга (1725 – 1730 гг.) был **шитик** “Фортуна”, построенный в Охотске в 1727 г. В основном же **шитики** использовали как грузовые суда. Так, в XVIII в. чердынские купцы на своих судах, называемых **камские**

**шитики**, перевозили хлеб в Архангельскую губернию, где меняли его на рыбу (семгу, осетра) или пушные товары [Этнография восточных славян, 1987, с. 326].

В сибирских памятниках письменности лексема **шитик** в значении “лодка, сшитая из досок, не долбленая” отмечена в 1714 г.: “Он, Семен, служилых людей и припасы принял, и сделав суды шитики ... на той реке Тугуре зазимовали ж” [Якут., 1714] [Панин, 1985, с. 172]. С пометой “обл”. слово приводится в Академическом словаре 1794 г. [БАС<sub>1</sub>, 17, с. 1425]. М. Фасмер отмечает **шитик** и как морское парусное, и как мелкое речное судно. В “Словаре рыбаков Волго-Каспия” **шитик** указывается с пометой “устарелое” [Копылова, с. 121]. В состав современного русского литературного языка название **шитик** уже не входит. БАС<sub>1</sub> приводит лексему с пометой “областное” [17, с. 1425].

В исследуемый период (особенно в XVIII – XIX вв.) были широко распространены суда иного способа изготовления – **долблѐнки**.

Выделка долбленого судна, судя по историко-этнографическим данным, происходила следующим образом: ствол толстого дерева (дуба, осины, ели, кедра, ивы, липы, лиственницы) первоначально выдалбливался топором, а затем распаривался и смолился [История культуры Древней Руси, 1948, с. 282]. К таким **пареным долбленкам** относились **чѐлны, каюки, душегубки, обласы, бѐты, струги, вичѐвки** и др. Другая разновидность долбленок делалась из двух **долбленных колод**. Они были распространены в центральных губерниях Европейской России [Мавродин, 1949, с. 137; Этнография восточных славян, 1987, с. 325]. Прозрачность этимологии названия **долбленка** отмечал известный исследователь судоходной терминологии Б.Л. Богородский [1964, с. 5]. Мотивировочным признаком номинации указанной реалии является способ изготовления – **выдалбливание** основы любой разновидности (пареных, выжженных колод) реалии, а затем уже их модернизация. Наименование **долбленка** в значении “лодка, выдолбленная из ствола дерева” зафиксирована в последней четверти XIX в. в вологодских, костромских, свердловских, тобольских диалектах, на Дону [СРНГ, 8, с. 104] и на Алтае [СРГА, 2, с. 36]. В говорах Среднего Урала такую лодку именуют **долбянка** [Сл.Ур. с. 136]: “Осину, выдолбят, потом распарят. Вот так и делают долбянку” [Кр., Уф., Чигвинцево].

МЭС [1, с. 413] и словарь Петроченко [с. 24] фиксируют лексему **долблѐнка**. ТСД [4-е изд., с. 173] и БАС<sub>1</sub> [3, с. 926] приводят данное наименование с пометой “областное”.

Возникновение **расшив** традиционно относят к эпохе Петра I. Указы о борьбе со «староманерными» судами не привели к их полному уничтожению, наоборот, самобытное отечественное судостроение продолжало развиваться [Кузнецов, 1956, с. 54, 57, 99].

Постройка **расшив** производилась на Волге, Оке, Онеге. Особый тип **мореходных расшив** существовал на Каспийском море. По мнению исследователей судостроения, в типе **расшивы** речное ходовое судно эпохи, предшествующей паровым судам, достигло наивысшего развития [Генриот, 1974, с. 127; Кузнецов, 1956, с. 54; Этнография восточных славян, 1987, с. 327 и др.].

Среди лодочных “ходовых” судов **расшивы** считались наиболее красивыми. Украшения были очень затейливые. Носовая часть и борта изукрашивались резьбой и узорами. Периодом наибольшего распространения **расшив** являются 30 – 50-е годы XIX в. Ежегодная постройка достигала тогда 1000 судов. Со второй половины XIX века **расшивы** были вытеснены пароходами. К 1888 г. на Волге насчитывалось всего 10 **расшив** и больше их не строили [Кузнецов, 1956, с. 99].

Слово **расшива** в лингвистической литературе обычно этимологизируется на основании сопоставления с глаголами **шить, расшить, расшивать** [Откупщиков, 1973, с. 81; 1986, с. 171]. Однако еще в 40-х годах против этого этимологического сопоставления высказался академик Н.С. Державин. По мнению ученого, связь слова **расшива** с **шить** – это результат народноэтимологического переосмысления непонятого слова, заимствованного из немецкого, где *Reiseschiff* означает «судно для путешествий» [Державин, 1939, с. 39]. Преображенский, ссылаясь на мнение Горяева, указывал на возможность образования: “изъ нѣм. *Reise – schiff*», но и не исключал связи с глаголом **расшить** [ПрЭС, 2, с. 185].

Однако историко-этнографические данные указывают на то, что **расшива**, - это типично грузовое судно, а не для путешествий. Кроме того, это слово является в русском языке исконным, а не заимствованным. Об этом свидетельствуют надежные этимологические связи, которые имеются у слова **расшива** в рамках родного языка. Следовательно, с этимологической точки зрения, **расшива** – это судно «**расшитое**», т.е. обитое досками. Лексема **расшива** отмечена в САР 1847 г.

Авторы терминологических словарей указывают название **расшива** без каких-либо помет [Самойлов, 2, с. 218; СМИРТ, 2, с. 125]. Только в словаре Копылова лексема зафиксирована с пометой “устарелое” [с. 92]. БАС<sub>1</sub> акцентирует внимание на том, что **расшива** “старинное волжское судно” [т. 12, с. 1005 - 1006].

Считаем, что наименование судна **обшивня**, отмеченное словарем Ф. Пискунова в 1882 г. [с. 102] в значении “родь рѣчнаго судна” восходит к глаголу **шить**. Такое судно в процессе изготовления для прочности обшивали [Пискунов, с. 102].

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “способ изготовления судов” можно предположить внутреннюю форму наименования **ладушка, чёлн, межеумок и душегубка**.

**Ладушка.** Авторы “Академического словаря” 1915 г. ссылаясь на материалы Ф. Веселаго, отмечают лексему **ладушка** как особенного рода речное судно. Слово приведено с пометой “областное” (яросл.) [т.5, в. 1, с. 88]. Уменьшительная форма **ладушечка** в этом же словаре является названием “особаго рода судна” [т.5, в.1, с. 87]. СРНГ отмечает в значении “особаго рода судно” оба названия: **ладушка** [16, с. 240] и **ладушечка** [16, с. 239]. Вероятно, название данного судна связано с особенностью его устройства и изготовления. Как мы уже отмечали, при строительстве лодок большое значение уделялось их прочности, безопасности. Опираясь на результаты анализа слов с прозрачной внутренней формой и отмечая существующую тенденцию называния реалий по способу изготовления, логично предположить, что и слово **ладушка (ладушечка)** образовано в соответствии с названной семантической моделью. Полагаем, что в основе слова находится глагол **ладить**. Сравним его значение в ТСД: “излаживать, готовить, изготавливать”; в СРНГ: “приводить в порядок, исправлять”; “годное к употреблению состояние” [СРНГ, 16, с. 232]. Словарь Академии 1915 г. отмечает существительное **ладка**, обозначающее «дѣйствіе по значенію глагола ладить // починка, исправленіе, приготовленіе. Холмогор. [т.5., с. в.1, с. 72]. В архангельских и новгородских говорах **ладка** аналогично обозначает починку, исправление [СРНГ, 14, с. 234].

Таким образом, возможно, что особенность лодки **ладушка** заключается в ее тщательной излаженности, исправленности, готовности к использованию.

**Чёлн.** **Челн** является одним из самых древнейших транспортных средств на воде. В 1878 г. на берегу Ладожского озера были обнаружены остатки **челна** (дл. 3, 5 м., ш. 0,86 м.), изготовленного в III т. до н.э. В 1937 г. со дна р. Южный Буг был извлечен **челн** (дл. 6, 15 м., ш. 0,8 м.), относящийся к VI в. до н.э. Во времена Киевской Руси **челнами** называли небольшие суда с веслами и парусом, предназначенные для охоты, рыболовства и перевозки грузов [История культуры Древней Руси, 1948, с. 281 - 282]. Первые упоминания о судне **челн** связаны с “Русской Правдой” (Троицкого списка) [Срезн., 3, с. 1488; Кочин, с. 391].

Лексикографические источники XVIII в. (Поликарпов Лекс., 1704; Вейсман Лекс. 1731 г., с. 537; Росс. Целлариус 1771 г. с. 576 и др.) отмечают в качестве названия небольшого судна лексему **челно́к**. Авторы САР 1847 г. для обозначения небольшой лодки фиксируют название **челнь** [т.4, с. 900]. В.И. Даль объясняет **челнь (челнокъ, челночек,**

**челнишка, челниша)** как “лодочка однодеревка, долбушка, долбанецъ, каюкъ, дубокъ, комяга, батъ, ботникъ, душегубка; челны бываютъ и съ насáдами, набоями ... Въ арх. говор. челонóкъ, млр. човнь, чóвень” [ТСД, 4, с. 587].

Происхождение древнерусского **челн** не выяснено. М. Фасмер возводил слово к праславянской форме \* *сьлнь* и указывал на соответствия: лит. *Kelnas* «рыбачий челн», «паром», д.-в.-н. *Scalm* “*navis*”, лит. *Kelmas* “*Baumstamm*” (а также «пень, колода пчел») и др. [ФЭС, 4, с. 327]. Однако, как считает Ю.В. Откупщиков, одних данных соответствий для установления этимологии данного слова недостаточно. П.Я. Черных, вслед за Соболевским, сопоставляет **челн** с русским клен (челнь “кленовая лодка однодеревка”) [И-ЭСЧ, 2, с. 377]. Ю.В. Откупщиков подвергает сомнению данное предположение и предлагает иную реконструкцию [Откупщиков, 1967, с. 249 - 251]. Отмечая хорошо известный факт о совпадении названий лодок с названиями сосудов, Ю.В. Откупщиков определяет эти связи не метафорой, а значением глагольного корня, который лежал в основе образований русс. диал. *дóлбанец*, *долбушка* “лодка-однодеревка”, *долбуша*, *долбленка* “долбленая чашка, корытце”, “долбленный улей” и др. Многочисленные значения русс. диал. **колода** – (долбленые) улей, гроб, корыто, лодка так же надежно объясняются значением глагола “выдалбливать”, которое засвидетельствовано в лит. *Kalti*. Древнерусский челнь, как и лит. *Kelnas* «рыбачий челн», «паром» и *ke'ltas* «паром, перевоз», следует возвести к глагольному корню \*(S) *kel* - \*(S) *KOL* в значении «выдалбливать». К аналогичному выводу приходит В.А. Аверина [1995, с. 110 - 117]. Данная реконструкция является подтверждением регулярности семантической модели “способ изготовления лодок и судов” (ср.: **долбленка** – “лодка, выдолбленная из ствола дерева” и др.).

В современном толковом словаре челн определяется так: “небольшая лодка, выдолбленная из ствола дерева, а также вообще лодка”. Лексему сопровождает стилистическая помета “трад.-поэт.” [МАС<sub>1</sub>, 4, с. 659].

**Межеумок.** Указ Петра I 1764 г. о запрещении строить «топорные» суда в связи с уменьшением лесных массивов не отразился на сокращении строительства «топорных соляных» **межеумков**. Строили **межеумки** на пермских плотбищах из соснового и елового дерева. Суда были плоскодонные, так как килевые не могли проходить по мелководью местных рек [Этнография восточных славян, 1987, с. 326]. Судя по историко-этнографическим данным, **межеумки** занимали переходную ступень между **ладьями** и **бархóтами** по величине, типу и конструкции. От ладей **межеумки** отличались несколько улучшенной конструкцией, более усиленным креплением, а от бархóтов – грузоподъемностью (межеумки вмещали до 50 тыс. пудов соли, бархóты только 30 тыс. пудов) [Кузне-

цов, 1956, с. 104 - 105]. Из-за подобной неопределенности название **межеумок** применялось иногда к разным судам. САР 1847 г. объясняет лексему **межеумок** как полупалубное речное грузовое судно прочной конструкции. Таким образом, возможно предположить, что в основе названия судна отражено состояние реалии, которое нельзя определить однозначно, отнести конкретно к определенному разряду, типу. **Межеумок** – буквально то, что находится между хорошо продуманным, “умным”, которое использовали при строительстве других судов. **Межеумок** вобрал в себя часть достоинств одного судна, но не обладает качествами другой реалии, которые строили и эксплуатировали в одинаковых условиях. Такая реконструкция внутренней формы подтверждается семантическими параллелями с этимологически прозрачными названиями лодок и судов, связанных с качественными (в данном примере отрицательными) особенностями способа изготовления реалии.

**Душегубка.** К семантической модели “способ изготовления судов” относится, вероятно, название весьма распространенной в XVIII - XIX вв. быстрой в движении, но неустойчивой на воде долбленной пареной лодки **душегубки** [Этнография восточных славян, 1987, с. 325]. Подобное название реалии можно объяснить неудовлетворительными качественными особенностями ее изготовления. Так называли плохую, ненадежную, утлую лодку, нередко представлявшую угрозу для жизни человека, использующего ее. Лексема **душегубка** в значении “лодка” была зафиксирована в 1858 г. в “Дополнении к Опыту областного великорусского словаря”. В БАС<sub>2</sub> лексема **душегубка** указана с пометой “разговорное” [БАС<sub>2</sub>, 4, с. 544].

### **1.2.7. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «выполняемая функция»**

Отсутствие хороших сухопутных дорог в России с давних времен компенсировалась возможностью использовать водные просторы (реки, моря, озера, каналы) для переезда и перевозки грузов на лодках и судах, что отразилось на их названиях.

#### **1.2.7.1. Частный мотивировочный признак «выполняемые перевозки»**

Широкое распространение в XVIII – XIX вв. на Волге, Каме, Оке и других реках имели плоскодонные лодки с низкими бортами – **завбзни** [Этнография восточных славян, 1987, с. 328]. **Завбзни** чаще были большими парусно-гребными лодками, которые сначала применяли для **завоза** якорей, а затем для перевозки грузов. Строили такие суда обычно на один рейс.

По свидетельству памятников письменности XVII в., первоначально словом **завозня** называлось судно для **завозки** и закидывания **заводного якоря**, невода [СлРЯ XI – XVII, с. 5, 156]. Затем данным словом именовалось грузовое судно [СлРЯ XI – XVII, 5, с. 156].

В памятниках письменности XVIII в. **завозня** обозначала и грузовые суда, и суда для завозки якоря: «Чтоб сълал ... 3 или 4 прама и послал весною в Дербень, да к Астрахани послал 10-ть завозен. ЖКФ 1722. 186». «Разборным неводом ловит рыбу в Каспийском морь и употребляют на сей конец большия лодки, завозни называемые. Пут. Гмел. II 306» [СлРЯ XVIII, 7, с. 186]. На территории Западной Сибири в первой половине XVIII в. название **завозня** отмечается в Чаусском регионе: «на два дощеника ... и две завозни, и на перекрышку береста» (Чаус. 1747 г., ГАНУ, ф. 104, № 2, л. 27) [Панин, 1985, с. 105].

В середине прошлого столетия в целом ряде говоров (вят., костром., прикам., урал., том., иркут., астрах.) **завозней** называли большую лодку для переправы людей, повозок, лошадей через реки [СРНГ, 9, с. 330]. В этом значении лексема **завозня** впервые была отмечена в Академическом словаре 1789 г., затем в САР 1847 г. [т.2, с. 8].

Современные специальные терминологические словари отмечают полифункциональность **завозни**. На нижней Волге и Каспийском море лодку использовали для **завозки** невода перед заметом. На Дону – для переправы [Клыков, с. 22; Самойлов, 1, с. 34; СМИРТ, 1, с. 127]. До настоящего времени **завозни** используют для перевозки грузов в Красноярском крае [Крас. Сл., с. 97]. МАС<sub>2</sub> отмечает слово с пометой “областное” [1, с. 505].

В бассейне р. Волга для завоза якорей кабестанного судна использовали небольшие колесные деревянные пароходы **забѣжки** [МЭС, 1, с. 445]. Данное наименование отмечено в ярославских говорах в 1896 г. [СРНГ, 9, с. 250]. Особенность передвижения кабестанного судна требовала постоянного движения **забѣжки** перед ним. Иначе, **забѣжка** должна была как бы “забегать” с якорями впереди кабестанного судна для создания тяги [Самойлов, 1, с. 339]. Фактически, **забѣжка** стала прообразом буксирного судна. Всего в России было построено 32 **забѣжки**. В словарях литературного языка название **забѣжка** отсутствует.

Только для перевозок грузов и людей использовали большие лодки **перевѣзни**.

Первая фиксация наименования данного судна отмечается в Актах Астраханской воеводской избы XVII в.: «Хозяйского товару ... три завозни, да подчалок, да пьревозня...» (Астрах. А. № 697. Чел. 1623 г.) [СлРЯ XI – XVII, 14, с. 223].

В середине XIX в. лодка **перевозня** отмечалась в тамбовских, орловских, архангельских говорах [СРНГ, 26, с. 57]. Большегрузная деревянная **перевозня**, используемая для перевозки скота и грузов, была известна в Приангарье [Петроченко, с. 70] и Красноярском крае [Крас. Сл., с. 225]. Кольские поморы используют для переправы лодку **перевозню** и в наши дни [Меркурьев, 1997, с. 101]. Сохранение живых мотивационных связей данного слова не позволяет сомневаться в том, что **перевозня** – это лодка, на которой перевозят.

Распространенным типом лодки в XVIII – XIX вв. был **пáвозок** (лексико-семантический вариант **пáузок**), о чем свидетельствуют разнообразные лексикографические источники и памятники письменности [САР, 1847, 3, с. 319; 339; Панин, с. 100; Он же, 1985, с. 98; Цомакион, 1960, с. 117, 131].

Древнерусские памятники слово **павозокъ** (**паузокъ**) регистрируют начиная с XIV в.: «А что ... изъ лодей и ись павозковъ товаръ пойманъ, то ти все отъдати...» (дог. Гр. Дм. Ив. 1375) [Срезн., 2, с. с. 855, 889 - 890]. В данном словаре слово **павозок** обозначает “родъ судна съ мелкой осадкой”. Аналогичное значение указано в “Материалах” Кочина [с. 229].

В начале XVIII столетия в лексикографических источниках уточняется, что судно **павозокъ** и **паузокъ** (**павузокъ**) могло использоваться и как вспомогательное для разгрузки (паужения) крупных судов на мелководье, и как самостоятельное грузовое судно: «А паузок величиною гсдрь, был к с<ажен> новой” (Грамотки, 223, ок. 1700 г.) [СлРЯ XI – XVII, 14, с. 113; Цомакион, 1960, с. 307].

В словаре В.И. Даля значение слова **павозок** (варианты **павозка**, **паузок**, **паузка**) объясняется так: “... большая, разгрузная лодка, они держатся для помощи ... для паужения на мелях” [ТСД, 3, с. 5-6, 25].

По мнению М. Фасмера, объяснение из \* павоз (ъкъ), вероятно, несмотря на фонетические трудности [3, с. 248].

О широком распространении слова **павозок** (и его вариантов) в севернорусских говорах свидетельствует целый ряд лексикографических работ [СРНГ, 25 с. 112, 113; МЭС, 2, с. 465; Самойлов, 2, с. 58; 2, с. 78; Клыкков, с. 46]. Известны были **паузки** (**павозки**) в псковских говорах [ПССГ, 3, с. 20], по течению реки Унжи [СРНГ, 25 с. 281], на Волге, Оке, Дону [СРНГ, 25, с. 112] и в Костроме [СРНГ, 25, с. 281].

Продолжает жить слово **павозок** в современных говорах Западной Сибири: том. **павозок** “большая лодка” [Панин, 1985, с. 98]. В тюменской обл. **паузки** используют для рыбной ловли [Кошкарева, с. 91]. Официальным термином для обозначения небольшого беспалубного речного судна, служащего для **паузки** (разгрузки) крупных судов, является

**паузок** [СМИРТ, 2, с. 51]. **Паузка** же – это “отгрузка с судна части груза на другое судно с целью уменьшения осадки для беспрепятственного прохода через перекаты [СМИРТ, 2, с. 51]. БАС<sub>1</sub> отмечает лексему **паузок** с пометой “специальное” [9, с. 310].

На среднем и нижнем течении р.Урал в 80-х годах XX в. использовали для **переборки** (выборки, осмотра) рыболовных сетей специальную **переборную лодку** [СРНГ, 26 с. 33]. Термин **переборка** в значении “осмотр рыболовных орудий” отмечен в специальных словарях рыбаков [Копылова, с. 74; Клыков, с. 47] и БАС<sub>1</sub> с пометой “спец.” [9, с. 442].

Словосочетание **переборная лодка** в словарях современного русского литературного языка отсутствует.

В Волго-Каспийском регионе для представителей рыбнадзора использовали **разъездную лодку** [Копылова, с. 90]. В СМирТе уточняется, что **разъездные суда** чаще всего катеры служебно-вспомогательного флота, предназначенные для служебных поездок начальствующего состава портов, капитанов рейдов [СМИРТ, 2, с. 121]. Как видно, название судна непосредственно связано с выполняемой этим судном функцией, т.е. предназначенное для **разъезда**. В указанном значении, но с пометой “устарелое” лексема отмечается в БАСе<sub>1</sub> [12, с. 544]. Первая фиксация данной лексики содержится в САР 1847 г.

**Стбечная лодка** известна рыбакам Волго-Каспия. Так называют судно, на котором рыбаки отдыхают после замета сетей в то время, когда орудия лова стоят в воде 6-8 часов [Клыков, с. 63; Копылова, с. 105]. На **стбечной** хранили продовольствие, снасти и улов до сдачи на приемку. Считаем, что название судна связано в определенном смысле с выполняемой функцией. Так как судно было базовым, стационарным, то на нем не рыбачили и не перевозили грузы. **Стбечная** буквально “**стоит**” на рейде.

Только в узком кругу промысловиков Волго-Каспия известно судно **мётчик**. На **мётчике** рыбаки подготавливали невод к замету, а затем производили сам замет [Копылова, с. 60]. Этимологически название судна связано с глаголом **метать** в значении “бросать с размахом, кидать, целясь куда-нибудь” [ТСД, с. 353]. Использование термина узким кругом лиц и ограниченный ареал функционирования данной реалии объясняют отсутствие лексики **мётчик** в других лексикографических источниках, на которые мы опираемся в нашем исследовании.

Необычное применение для анализируемого вида транспорта нашли в Вологодской обл. и Ярославской. Зимой на лодках **катались** с горы, поэтому за ними закрепилось соответствующее название – **катательница** [СРНГ, 13, с. 120].

В соответствии с вышеназванной моделью образовано наименование **подвбда**, известное в северных говорах Красноярского края [Красн. Сл, с. 243]. Как отмечает Н.А.

Цомакион, термин **подвода** в значении “лодка с гребцами для доставки приезжих по служебным надобностям” относится еще ко времени ямских станков [с. 170]. Наименование транспортного средства связано с глаголами **подводить, подвести** в значении “ведя, управляя транспортным средством, приблизить, доставить к месту назначения [ТСО, с. 72].

### 1.2.7.2. Частный мотивировочный признак «объект промысла»

Указанный мотивировочный признак отражен в наименовании следующих судов: **зверобойное судно, зельдёвка, китобой, китолов, моржовка, тюленька.**

Общим родовым названием судна для охоты на морского зверя является терминологическое сочетание **зверобойное судно**. Впервые сочетание было отмечено в Академическом словаре 1792 г. По данным МЭС, в качестве **зверобойного** используют специальные транспортные суда, приспособленные для условий ледового плавания. На них доставляют охотников к лежбищам зверей, а затем перевозят туши животных [МЭС, 1, с. 459]. Наименование **зверобойное судно** фиксируется в БАСе<sub>2</sub> [4, с. 459].

Печорским промысловикам известна лодка **зельдёвка** [Клыкков, с. 25]. На этой лодке производили лов только **зельди**. **Зельдь** – это “рыба из ряда сигов; сибирская ряпушка” [БАС<sub>1</sub>, 4, с. 1193].

Прозрачной внутренней формой обладают названия судов, предназначенные для промысла китов-**китобой** [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 979] и **китолов** [Росс. Целл. 1771, с. 206; САР 1909 г., 4 т., в.3, с. 891; БАС<sub>1</sub>, 5, с. 978 - 979].

По данным этимологического словаря А.Е. Аникина, в русских диалектах Сибири сохранилось название лодки **моржовка** в значении “маленькая охотничья лодка”. По мнению автора словаря, название “образовано от **морж**” [Аникин<sub>2</sub>, с. 408].

Судно для тюленьего промысла **тюленка** (вариант **тюленька**) применялось главным образом в XVIII – XIX вв. **Тюленки** были небольшими деревянными парусными судами грузоподъемностью до 30 тонн. Использовали **тюленки** только на акватории Северного Каспия [Самойлов, 2, с. 452; МЭС, 3, с. 297; Копылова, с. 110]. В словаре Клыккова уточняется, что в связи с ледовыми условиями промысла, нос деревянного судна обшивали листами железа, и тем не менее, слабый набор корпуса являлся причиной высокой аварийности **тюленок** [с. 68].

Название судна вошло в состав современного русского литературного языка [БАС<sub>1</sub>, 15, с. 1215].

## 1.2.8. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование части судна»

### 1.2.8.1. Частный мотивировочный признак «часть конструкции судна»

На обширной территории Волго-Каспия в XIX в. использовали небольшую беспалубную лодку **косоулю**. Академ. Словарь 1914 г., ссылаясь на «Морской сборник» 1853 г., указывает на связь названия судна с особенностью конструкции **косога** паруса [т.4, в.8., с. 2378]. Заметим, что и в архангельских говорах **косоулей (косоухой)** называют большую лодку с косым парусом [СРНГ, 15 с. 69]. Лексема **косоуля (косоуха, косоушка)** в Академ. Словаре 1914 г. приводятся с пометой “областное”. Не случайно данные названия лодок отмечены лишь в некоторых диалектах (самар., волж., донс.) [СРНГ, 15, с. 63; 70; 92]. В современной рыбацкой терминологии слово **косоуля** обозначает небольшое рыбацкое судно без палубы, вышедшее из активного употребления [Копылова, с. 45].

Только в говорах Среднего Урала в XIX в. использовалось название судна **пони́сенная**. Так именовалась барка, управляемая большим рулевым веслом – **пони́сной**. «Поносные на барках больше десятка мужиков ворочали» (Н-Серг.) [Сл.Ур., 4, с. 92].

На фоне выявленной семантической модели с частным мотивировочным признаком “часть конструкции судна” можно предположить внутреннюю форму наименования **чувáл**. Название **чувáл**, отмеченное в томских говорах как большая лодка, возможно, связано с названием печи **чувáл**, именуемую так в Сибири [Аникин<sub>2</sub>, с. 696]. То, что на северных и сибирских судах устраивали печи, отмечал Э. Генриот [1974, с. 113]. Так, например, уже поморские ладьи имели кирпичную печь в носовой части судна, что давало возможность приготовления горячей пищи.

### 1.2.8.2. Частный мотивировочный признак «помещение на судне»

Слово **казёнка** в значении «отгороженное место, помещение на барке для хозяина или его доверенного лица» отмечено в Слов. Акад. 1792 г. [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 665], затем в САР

1847 [2, с. 152]. Ранее слово было зафиксировано в пермских памятниках письменности XVI – XVIII в.: «они из луков не стреливали и палками струг не брасывали и казенки де на стругу не изламывали» (Кунгурская земская судная изба. 1705) [Перм. Сл., 2, с. 144]. По наименованию такого помещения на судне в московских говорах стали называть **казенкой** все судно полностью [СРНГ, с. 137, с. 124, с. 327]. В БАСе<sub>1</sub> лексема **казенка** в значении “судно для хозяина или его доверенного лица” приводится с пометами “устарелое” и “областное” [5, с. 665].

Аналогичный принцип номинации судна **каюта**. Первоначальное значение слова – «отдѣльное помѣщеніе на пароходахъ и другихъ большихъ судахъ» [САР, 1909, т.4, в.3, с. 679]. В пермских говорах Северного Урала в 40-х годах XX в. **каютой** называли большие лодки [СРНГ, 13, с. 55]. Словари современного литературного языка судно с таким названием не отмечают.

По историко-этнографическим сведениям в XIX в. в дельте Дуная широко использовались рыбаками и крестьянами для различных хозяйственных перевозок смоленые лодки с высоко вскинутым носом и широкими приподнятыми боками – **чердакú** [Этнография восточных славян, 1987, с. 328]. Используют данное судно и на северных акваториях России. Наименование лодки связано с одноименным отсеком **чердаком**, куда складывали пойманную рыбу: “Из воды ф чердак рыбу бросают. Захребетное” [Меркурьев, 1997, с. 160].

### **1.2.9. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «способ передвижения судна»**

Лодки и суда могут приводиться в движение двумя основными способами: самостоятельно (под действием силы течения и(или) силы ветра) и с применением дополнительной силы (буксировка другим судном, с помощью бечевы и бурлаков; волочение на колесах и котках и др. [Ефремов, 1968, с. 125; Этнография восточных славян, 1987, с. 327]. В анализируемой группе наименований, образованных по данной семантической модели, слова связаны как с одним, так и другим возможным способом передвижения.

#### **1.2.9.1. Частный мотивировочный признак «самостоятельный способ передвижения»**

Слово **парохód** появилось в русском языке в XIX в. Косвенным подтверждением данного факта может служить пример из романа И.С. Тургенева «Дворянское гнездо», где

речь идет о событиях, относящихся к началу XIX в. (1807 г.): «... С первым отходившим английским кораблем (пароходов тогда еще в помине не было) уплыл за море».

Историко-этнографические данные свидетельствуют о том, что первое паровое судно в России было построено в 1815 г. в Петербурге шотландцем Бердом. В газете «Сын Отечества» это судно было названо **пароход**. Появившиеся варианты названия данного судна – «пароплав» [Пискунов, 1964, с. 28] и заимствование “**пироскаф**” (ит. **piroscafo**) без всякого следа исчезли из русского языка [Богородский, 1964, с. 28].

Независимо от Берда в 1816 – 1817 гг. два парохода были построены на р. Пожве русским заводчиком Всеволожским. Свои первые суда Берд и Всеволожский построили деревянными [Кузнецов, 1956, с. 80-85; Этнография восточных славян, 1987, с. 328]. Этимологические словари [И-ЭСЧ; ШЭС; КЭСРЯ; ЦЭС; Аникин<sub>2</sub>] не фиксируют слово **пароход**. М. Фасмер отмечает различные точки зрения относительно образования слова: калькирование западноевропейских названий и образование по аналогии со словом пешеход, самоход. Сам М. Фасмер считает более самостоятельной вторую точку зрения, с чем согласны и мы.

Прозрачной по мотивации морфемный состав слова **пароход** препятствовал развитию у него переносных значений: толковые словари русского языка [ТСД, 3, с. 20; МАС, 3, с. 25; БАС<sub>1</sub>, 9, с. 220] и терминологические словари [СМИРТ, 2, с. 46; МЭС, 2, с. 453] фиксируют его как однозначное: “судно, приводимое в движение паровым двигателем”. МАС уточняет назначение этого судна: “**речной пароход, почтовый пароход, буксирный пароход**” [МАС, 3, с. 25].

Появление в XIX в. паровых судов и открытие рукотворных каналов (Суэцкий, 1869 г., Панамский в нач. XX в.) повлияло на сокращение численности других судов – **парусников**, которым человечество обязано неисчислимыми открытиями во всех областях науки [Лухманов, 1941, с. 87].

В лексикографических работах XVIII в. лексема **парусник** отмечена в Слов. Акад. 1793 г. [БАС, 9, с. 244]. Современные толковые словари объясняют слово **парусник** лаконично: парусное судно” [БАС<sub>1</sub>, 9, с. 244; МАС, 3, с. 27]. МЭС приводит следующее описание: “парусное судно, судно, использующее для движения энергию ветра, преобразуемую с помощью парусов [2. С. 461]. Таким образом, именно **парус** является двигателем самоходного судна **парусника**. В настоящее время **парусные суда** используются лишь в качестве спортивных, прогулочных и учебных судов.

Название судна **реюшка** связано с глаголом **реять** – «стремительно нестись, передвигаться по воде» [БАС<sub>1</sub>, 12, с. 1302 - 1303], “ходить круто в ветер” [Копылова, с. 93].

Возможность такого передвижения осуществлялась вследствие оснащения судна косыми латинскими парусами. Название судна **реюшка** отражено в лексикографических источниках с 1852 г. [БАС<sub>1</sub>, 12, с. 1302]. В ТСД приводится акцентологический вариант названия – **реюшка**. Современные литературные словари и специальные терминологические указывают на ареал распространения реалии – Северный Каспий, Волга. Данная реалия используется в настоящее время [Копылова, с. 93; Клыков, с. 55; Самойлов, 2, с. 232]. Таким образом, реюшка – это реющее, быстро и легко передвигающееся судно.

На Волге известно судно под названием **плавун**, которое именуется так вследствие самостоятельного передвижения вниз по реке под действием силы течения. На Камчатке такое судно называют **плавучка** [СРНГ, 27, с. 71].

В волжских говорах отмечается название **гребное судно** [СРНГ, 7, с. 125]. По Далю “на Волге так называют щегольскую парусную расшиву, которая выходит из Астрахани с рыбой тотчас по ледоплаву, украшаясь флагами”. По данным СМирт [1, с. 95] все **гребные** делятся по району плавания на **речные, озерные и морские**. По назначению гребные суда подразделяют на **промысловые, грузовые и перевозные**. Существуют также **спортивные гребные суда** – байдарки, пироги, скифы.

Рыбаки Волго-Каспия называют небольшую рыболовецкую лодку **гребка** [Копылова, с. 24]. Название судна указывает на связь с глаголом **гребти** “работать веслом, веслами для приведения в движение лодки” [ТСО, с. 144].

На фоне выявленной общей семантической модели с частным мотивировочным признаком “самостоятельный способ передвижения” возможно предположить внутреннюю форму наименования **струг**.

**Струг**. В XVIII в. и XIX в. слово **струг (стружок)** употреблялось в русском языке для обозначения речного грузового деревянного плоскодонного судна. Это отражено в ряде лексикографических работ [Поликарпов Лекс. 1704 г.; Росс. Целлариус, 1771, 497; САР 1847 г., 4, с. 499; Пискунов, 1882, с. 250]. **Струг** и **стружок** употреблялись в различных памятниках письменности XVIII в. Так, московские памятники XVIII в., повествуя о пожаре 29 мая 1737 г., сообщают об использовании **стругов** для спасения горожан [1981, с. 98, 137, 157]. Употреблялись слова **струг** и **стружок** в сибирских документах. Н.А. Цомакион отмечает слово **струг** в мангазейских текстах XVII – нач. XVIII вв. в качестве общего названия речных судов: «Да под городом государевых стругов и в казне всяких струговых припасов: два дощаника, да два каюка, ... двѣ барки, ... девятнадцать лодок набойных. Павосков» (Кн. 1422, л.5, 1702) [Цомакион, 1960, с. 492].

Л.Г. Панин отмечает в лексике западносибирской деловой письменности XVIII в. уменьшительное образование **стружок**, обозначающее небольшую лодку. “Приехал в Тобол(ь)скъ в помянутом струшке” (Тобол., 1737 г.) [1985, с. 100; Панин, с. 151]. В современных западносибирских говорах, по мнению ученого, наименование **струг и стружок** утрачено, отмечается оно лишь в фольклорных текстах.

По данным исследования А.Д. Васильева и В.И. Петроченко, в современных приенисейских говорах слово **стружок** сохранилось и употребляется в значении “небольшая лодка, рассчитанная на одного человека для передвижения по мелководью при помощи весла” [1988, с. 87 - 91].

Судно **струг** известно восточным славянам с VI в. Упоминание о **струге** имелось уже в «Русской Правде»: «За челн н коунъ, а за строугъ грвна» (Р.Прав. Влад. Мон. (по Син. сп.) 1280 г.) [Срезн., 3, с. 558]. В словаре Кочина **струг** – “лодка, судно” без комментария. Автор приводит около тридцати сносок на употребление слова **струг** в разных летописях [Кочин, с. 351]. Широкое распространение имели **струги** в XVI – XVII вв. По мнению Н.П. Загоскина, **струги** «были судами крупными, удовлетворявшими потребности речного и морского судоходства [1910, с. 393; Очерки культуры XVI в, 1976, с. 283 – 284; Яковлев, 1973, с. 43]. Встречается название судна **струг** в рязанской письменности XV – XVI вв [1978, с. 86], в “Вестях-Курантах” [Введенский, 1974, с. 44]. Этот древний тип судна благополучно просуществовал до середины XIX в. и исчез, вытесненный паровыми судами.

Название **стружок** (как и сама реалья) сохранилось в русских говорах Красноярского края. Известна в данных говорах уменьшительная форма **стружочек** и словосочетание **стругова лодка** [Красн. Сл., с. 292]. Аналогичные названия лодок использовали рыбаки и охотники Северного Приангарья [Петроченко, 1992, с. 14], северные поморы [Бадигин, 1956, с. 399]. Современные терминологические словари фиксируют **струг и стружок** [Самойлов, 2, с. 370; СМИРТ, 2, с. 182; Клыков, с. 64].

Авторы МАС фиксируют **струг** как старинное речное русское судно [МАС, 4, с. 292].

Происхождение слова **струг** не совсем ясно. П.Я. Черных допускает, что оно по происхождению связано с о.с. **стругати: строгати** [Черных, 1956, с. 135]. Другие этимологии [ПрЭС, 2, с. 402; ШЭС, с. 429] связывают его со словом **струя**, обращая внимание на тот факт, что в некоторых инославянских языках слово **струг и струя** являются родственными омонимами, например, в польском *struga* значит и «струя», «поток» и «плоскодонное речное судно». «Струга» в знач. «струя» употреблялось в старославянском языке и древ-

нерусском. Образовано слово **струг** с помощью суф. – гь от той же основы, что и **струя**. Таким образом, слово **струг** сначала значило «**струя**», а затем и «**челн**», «**лодка**», может быть, по признаку быстроты движения. Напомним, что **струги** использовались на мелких, порожистых реках с очень быстрым течением. При спуске вниз по течению реки весла не употреблялись [Бадигин, 1956, с. 399].

Итак, название судна, как нам представляется, отражает способ его передвижения. **Струг** первоначально перемещался силой течения, струи. Данное предположение о мотивировочном признаке, положенном в основу наименования лодки, подтверждается названиями лодок и судов со сходной внутренней формой (ср.: **парусник** “судно, использующее для движения энергию ветра, преобразуемую с помощью парусов”, **реюшка** – “реющее, быстро и легко передвигающееся судно” и др.).

### **1.2.9.2. Частный мотивировочный признак «передвижение с помощью дополнительной силы»**

Данный мотивировочный признак положен в основу названия судна **коновóдка**. Русским судостроителям с давних времен известен способ подтягивания судна посредством каната с якорем, завозившимся на несколько сажен вперед от судна. Эту основную идею передвижения судна плодотворно реализовали независимо друг от друга французский инженер-механик Пуадбор и русский крепостной крестьянин Сутырин при создании **коноводной машины**. Это судно передвигалось посредством завоза впереди якорей и подтягивания к ним тросов, которые выбирались лошадьми, вращавшими специальный ворот на судне. Таким образом, название судна действительно отражает способ передвижения: **коноводку**, буквально, «**конь ведет**». Подобное объяснение отмечается в БАС: «большая барка, приводимая в движение конной тягою» [5, с. 1301]. Лексема приводится с пометой “устарелое”. Обслуживание **коноводки** производилось 40-60 рабочими при 80 лошадях; работа велась круглосуточно. Корпуса судов были деревянными. Срок службы составлял 7 – 10 лет. Первые две **коноводки** были построены в Нижнем Новгороде для перевозки по Волге соли и приводились в движение волами. Наибольшее распространение **коноводки** получили в 40-е гг. XIX в. Последние вышли из употребления в нач. 70-х гг. XIX в., уступив место кабестанным и паровым судам [МЭС, 2, с. 94; Кузнецов, 1956, с. 80 - 85].

Слово **водáк (водовíк)**, распространенное в олонечских говорах, служит для обозначения озерного палубного судна небольших размеров. Наименование связано со способом передвижения: они (водаки) “водятся” парходами [СРНГ, 4, с. 334].

Судно **подчáлок** было широко распространено в XVIII в. на Волге, Днепре, Днестре и Южном Буге [Кузнецов, 1956, с. 104; Этнография восточных славян, 1987, с. 327]. Как “маленькая лодка на палубном судне” **подчалок** отмечен еще в памятниках письменности XVII в.: «У судна, гсдрь, у моево три завозни да по<д>чалок, да три лотки однодеревых”. Астрах. А., № 630. Чел. 1623 г. [СлРЯ XI – XVII, 16, с. 72]. В знач. “грузовое прицепное судно на Волге и Каме” название **подчалок** было отмечено в Слов. Акад. 1794 г. [БАС<sub>1</sub>, 10, с. 689]. В начале XX в., в 1900 г. данное наименование отмечалось в русских говорах Кубани и Урала [СРНГ, 28, с. 246]. Название судна связано с глаголом **подчалить** в знач. “причаливая, приблизиться” [ТСО, с. 545], т.е. идти не самостоятельно, а на привязи [МАС, с. 3, 229]. В.И. Даль приводит лексему **подчалокъ (подчалъ)** в знач. “всякое судно, подчаленное къ ходовому; лодка, павозокъ, барка, баржа” [ТСД, 3, с. 215]. По данным терминологических словарей **подчалки** чалются к стоечным лодкам при помощи троса, спущенного с кормы большого судна [МЭС, 2, с. 517; Клыков, с. 49; Копылова, с. 80].

Особенности климата и рельефа северных территорий вынуждали рыбаков и охотников совмещать в единое транспортное средство лодку и сани. К лодкам прибивались железные полозья, что позволяло передвигать их ляжками по льду. Такой способ передвижения отразился на названии судна – **ледянка**, отмеченного в архангельских говорах [СРНГ, 16, с. 324]. **Ледянки** применяют на Севере при зверобойном промысле тюленей в районе Мезенского залива и Терского берега. В настоящее время **ледянками** снабжены все ледоколы [СМИРТ, 1, с. 188; Самойлов, 1, с. 529; МЭС, 2, с. 198]. В МАСе<sub>1</sub> лексема **ледянка** отмечается с пометой “спец.”, что указывает на принадлежность слова к определенному кругу профессионального употребления [2, с. 171].

Указанный мотивировочный признак отражен в основе слова **однопырка**. Это самая маленькая лодка на одного-двух человек называется **однопыркой**, потому что ее буквально “один прет”, двигает, она может проезжать и в камышах [СРНГ, 23, с. 42].

Прозрачна этимология слова **ходовíк**. В.И. Даль связывает название данного судна со способом его передвижения: «весьма ходкое судно», т.е. скорое, быстро передвигающееся [ТСД, 4, с. 556]. Аналогичное объяснение в словаре С.И. Ожегова (ср.: ходкий – “быстроходный, скорый”, ходкий ялик) [ТСО, с. 865].

### 1.2.10. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «сезон использования судов»

Пестрая судовая терминология включает в свой состав наименования лодок, в названиях которых отражен указанный мотивировочный признак.

Так, **ра́ньшина** (**ранщúна**, **рб́нчина**, **рб́нщина**, **рб́ньшая лб́дья**), как свидетельствуют историко-этнографические данные, была известна поморам с XI в. Это парусно-гребное двухмачтовое промысловое судно использовали для **ранних** весенних выходов на промыслы. Подводная часть корпуса **раньшины** имела яйцевидную форму. Оказавшись зажатым между льдинами, корпус не испытывал большого напряжения и легко выжимался на лед, а при расхождении льдов вновь погружался в воду [Кузнецов, 1956, с. 118; Шергин, 1961, с. 379; Яковлев, 1973, с. 32]. **Раньшина**, как и большинство других судов Русского Севера, почти без изменения в конструкции и технической постройке благополучно просуществовали вплоть до начала XX века. Более того, отдельные элементы конструкции **раньшины** используют при строительстве современных ледоколов [Бадигин, 1956, с. 385]. В словаре рыбаков Клыкова название **раньшина** приводится с пометой “северное” и “старое” [с. 54].

В современных толковых словарях название судна **раньшина** не отмечается. Интересно, что **раньшина** в значении «судно для весеннего промысла» не отмечается в памятниках письменности (во всяком случае не отражено в словарях древнерусского и старорусского языка). Но в Таможенной книге Московского государства 1676 г. указано с аналогичным значением судно – **вешнякъ**: «Мая в 1 день носники Семен Коптяев, Антон Еремеев поплыли на 10-ти вешняках...» (Там. Кн. III, 613, 1676). [СлРЯ XI – XVII вв., 2, с. 135]. Считаем, что слово **раньшина** обладает прозрачной внутренней формой: **раньшина** от **рано**, **ранний**, т.е. судно, **ранее** других выходившее на весенний промысел.

В противоположность **раньшине** маленькую лодку **осённыйчек** использовали **осенью**. Данное название сохранилось только в говорах Байкала [СРНГ, 23, с. 367].

Многие реки во время сильных продолжительных ливней, дождей и весной (обычно в половодье) выходят из берегов. Происходит разлив воды – **пáводок** (у В.И. Даля – паводь без указания места). В холмогорских и архангельских говорах словом **паводок** называют небольшое речное судно, используемое только в этот период. В псковских и рязанских говорах такую лодку именуют **паводка** [СРНГ, 25, с. 111].

### 1.2.11. Семантическая модель, в основу которой положен мотивировочный признак «лицо, использующее лодку, судно»

До появления на Волге пароходов большое распространение имели небольшие двухмачтовые суда **асла́мки** (фонематический вариант **осла́мки**) [Самойлов, 1, с. 49 – 50; Копылова, с. 70; Клыков, 5, с. 45]. В астраханских и каспийских говорах судно обозначало род шхуны, служившее для рыбной ловли, перевозки грузов [СРНГ, 1, с. 285; 24, с. 20; 24, с. 21]. В ТСД [2, с. 699] слово приводится в значении “рѣчное судно для развозки товаровъ и торговли по прибрежнымъ мѣстамъ: на нихъ ходять, торгуюя всячиной, **осламы**. **Осламь**. м. // Астрах. перекупщикъ, барышникъ”. Следовательно, **асламка** – это судно перекупщика **ослама**, барышника.

Как отмечено в БАСе, поморы – «коренное русское население побережья Белого моря и Ледовитого океана» [БАС<sub>1</sub>, 10, с. 1201]. В русских говорах Карелии лодку **поморов** ласково называют **помóрочка**: “Едет лодочка поморочка, Зелененький флажок.” КАССР, 1937 [СРНГ, 29, с. 225]. Данная лексема в других источниках, используемых в нашем исследовании, не отмечена.

Академ. Словарь 1908 г. отмечает название судна **каравáнка** [т.4, в.1, с. 440]. Предназначалось оно для **караванного приказчика**. Наименование именно этого лица послужило названием лодки.

Лодка скупщика рыбы именовалась **скупно́й**. В “Словаре рыбаков Волго-Каспия” данное название отмечается как устарелое [Копылова, с. 101].

На Каспийском море была широко распространена парусно-гребная лодка для прибрежного морского лова красной рыбы. Благодаря дешевизне судно могло принадлежать небогатым людям, имевшим **свои** орудия лова. Таким образом, в среде рыбаков **своя собственная** лодка со **своими** же орудиями лова именовалась **свойской** [МЭС, 3, с. 100; Копылова, с. 98; Клыков, с. 58]. В терминологических словарях название **свóйская лодка** приводится с пометами “старое”, “устарелое”. В лексический состав литературного языка название судна не входит.

### 1.2.12. Семантическая модель, в основе которой находится мотивировочный признак «качественные особенности судов»

Данная семантическая модель включает сложные наименования лодок и судов, качественные особенности которых определяются в первую очередь их размерами. Определенное судно

представляет в целом более или менее точную копию исходного предмета, но меньшего размера, причем степень уменьшения (вполовину, больше или меньше половины) значения не имеет.

Подобные названия судов зафиксированы как в памятниках письменности XVIII в. и ранее, так и в народно-разговорном языке, о чем свидетельствует их наличие в современных диалектах.

Так, название **полубарка** определяется как "водоходное судно, строением **барке** подобное, но гораздо оной менее» [САР 1822, 4, с. 1450; Востокова, 1984, с. 95]. САР 1847 г. приводит лексему **полубарокъ** с аналогичным объяснением: "водоходное судно **менье** барки, но похожее на нее" [т.3, с. 673]. С данным значением **полубарка** отмечается в письменности XVII в.: «На плотбищах по рьке ... в кострах и в полубаркахъ ... плавныхъ дровъ 11251 сажен» (кн. Ивер. м. II, 10. 1679) [СлРЯ XI – XVII, 16, с. 260]. Название судна **полубарка** фиксируется словарями современного русского литературного языка в значениях: "барка небольшого размера" [БАС<sub>1</sub>, 10, с. 1081] и "разновидность барки" [МАС, 3, с. 270].

**Полубарка́с (полубарка́з)** является "баркасом небольшого размера" [БАС<sub>1</sub>, 10, с. 1082; МАС<sub>1</sub>, 3, с. 270; СМИРТ, 2, с. 78].

**Коло́менка** в вологодских говорах известна как «большая крытая лодка для перевоза дегтя» [СРНГ, 14, с. 169], а **полуколо́менка** – "небольшая коломенка" [СРНГ, 29, с. 150].

Наименование судна **полуло́дка (полуло́док)** отмечено в новгородских и ярославских говорах в 1860 г. как "небольшая лодка" [СРНГ, 29, с. 152]. СМИРТ отмечает, что **полулодки** были несамоходными деревянными речными судами, которые ходили по Мариинской системе. В настоящее время **полулодки** не строятся [СМИРТ, 2, с. 79].

В памятниках письменности XVIII в. упоминается название **полубу́ски** при перечислении «мелких судов», «занятых на рыбных промыслах» [Востокова, 1984, с. 95]. Ранее, в памятниках письменности XVII в., встречается **полубу́сье** в значении «мореходное судно типа бусы, но меньше по размерам и грузоподъемности» [СлРЯ XI – XVII, 16, с. 261].

В последней четверти XIX в. использовалось судно **полулайбенка**, отмеченное в костромских говорах [СРНГ, 29, с. 152]

Олонецкие говоры в этот же период отмечают название **полусо́йма** в знач. «большая лодка, но меньше соймы – грузового парусника» [СРНГ, 29, с. 163]. Подобные отношения существуют между производным и мотивирующим словом в последующих наименованиях: **полубайда́к** – "байдак малых размеров" [Самойлов, 2, с. 135]; **полугале́ра** – "галера малых размеров" [Самойлов, 2, с. 135]. **Полкаю́чкой** в говорах дельты Дуная в 70-х годах XX в. называли "среднюю, небольшую лодку" [СРНГ, 29, с. 81].

В последней четверти XIX в. в волжских говорах была известна **полуба́ржа** в знач. «баржа малых размеров» [СРНГ, 29, с. 136].

**Полубудáрницей** в псковских говорах называли “лодку меньших размеров, чем будара” [СРНГ, 29, с. 138]. **Полуднѣще** являлось разновидностью барки длиной 29 футов. Данное название отмечается в архангельских говорах. Этим же говорам известно название лодки **полу-глі́ссер**, которую использовали в большую воду [СРНГ, 29, с. 140].

На р. Амур до последней четверти XX в. пользовались лодками **полукилѣвками** [СРНГ, 29, с. 150].

Русские говоры Казахстана (Кокчетав) отмечают долбленную лодку **полубáтик**, обшитую сверху тесом [СРНГ, 29, с. 136].

## ВЫВОДЫ

Исследование динамики исконных названий водных средств передвижения (лодок и судов), функционирующих в русском языке XVIII – XX вв., позволяет сделать следующие выводы.

1. В анализируемой группе выявляются определенные тенденции наименования. В результате обобщения мотивировочных признаков определены общие семантические модели, в соответствии с которыми образованы этимологически прозрачные наименования судов (290 наименований). Представим их по активности употребления:
  - 1) наименования лодок и судов по названию перевозимого груза (**неводник, баг-руша, арбузница** и др. (всего 43 наименования);
  - 2) по географическому объекту (**ангарка, белозерка, мокшан** и др. (всего 32 слова);
  - 3) по способу изготовления (**долблѣнка, шитик, насад** и др. (всего 13 наименований);
  - 4) по материалу изготовления (**осиновка, дуб, покотина** и др. (всего 19 наименований);
  - 5) по особенностям устройства и конструкции судна (**набойница, насад, прорезь** и др. (всего 20);
  - 6) по качественным особенностям судов (**полуколоменка, душегубка, полукосная** и др. (всего 19);
  - 7) по выполняемой функции (**завозня, забежка, китобой, паузок** и др. (всего 16 слов);
  - 8) по внешнему виду, особенно форме сосуда (**бак, колода, лоток, желоб, остроноска** и др. (всего 12 слов);

- 9) по способу передвижения (**пароход, парусник, реюшка, коноводка** и др. (всего 12 слов);
- 10) по наименованию части судна (**косуля, однодеревка** и др. (всего 7 слов);
- 11) по наименованию лиц, использующих судно (**поморочка, караванка, скупная, свойская, асламка**);
- 12) по сезону использования судов (**раньшина, осенничек, паводка**).

Данное наблюдение позволяет утверждать о существовании определенных закономерностей в процессе номинации лодок и судов в лексической системе русского языка.

2. Учет выявленных тенденций номинации позволяет предположить внутреннюю форму этимологически непрозрачных лексем и обосновать семантически эти предположения (см. анализ слов: **берлина, бат, бот, ветка, гоголь, затон, коза, кижанка, коловушка, коломенка, корабль, ладья, лодка, ладушечка, межеумок, недоумочек, облас, ржевка, струг, челн, чувал**).

Однако, как выяснилось, провести четкую и определенную границу между «прозрачными» и «непрозрачными» лексемами можно не всегда и не во всех случаях, что обусловлено сложными и взаимопроникающими процессами в области синхронии и диахронии. Метод «семантических параллелей» иногда не дает единственно правильное решение, так как тенденций наименования по определенному признаку может быть несколько, а не одна.

3. В составе тематической группы выделяются, в зависимости от времени фиксации слов в памятниках письменности, разные хронологические пласты. В памятниках письменности древнерусского периода (XI – XIV вв.) фиксируются наименования: **судно, кораб, корабль, корабица, лодья, лодь, набойница, насад (носадь), павозокъ, паузокъ, посудь, раньшина, стругъ, челнь, шитикъ**.

Старорусский период (XV – XVII вв.) характеризуется увеличением общего количества наименований лодок и судов. Наряду с сохранившимися древнерусскими названиями отмечены новые: **белозерка, завозня, двоенабойница, дощаник, дощаничишко, ботникъ, колода, коломенка, комяга, морянка, облас, подчалокъ, полубарка, полубуски**.

Общее количество исконных наименований в данный период составляет 27 слов. Развитию судовой терминологии способствовали факторы внелингвистического характера. Анализ материала данного периода позволяет утверждать, что к концу XVII века существовали почти все основные типы деревянных судов отечественного речного и морского флотов.

Движение словарного состава лексики XVIII века характеризуется продолжающимся ростом количества названий лодок и судов, достигшего в указанный период 35 слов: **бат, ботник, вичанка, гвозденик, двойка, дощаник, дуб, душегубка, завозня, зверобойное судно, илимка, китолов, коломенка, корабль, ладя, набой, набойница, неводник, новоманерные суда, одновеселка, облас, островская лодка, павозок, парусник, перевозня, подчалок, полубуски, росшива, рыбница, судно, струг, стружок, челн, шитик.**

Данный факт связан с развитием судостроительной технологии, торгово-промышленным подъемом России в XVIII веке. В названиях судов разных регионов четко прослеживаются особенности их конструкции, технология изготовления, материал, район функционирования. Наряду с общеупотребительными названиями фиксируются слова локально ограниченные. В целом к началу XIX в. целостная терминологическая система судостроения сформировалась.

Судовая номенклатура XIX века отличается многообразием типов и разновидностей особенно речных судов. Кроме широко известных и употребительных в русском языке прошлых периодов появились и новые названия: **беяна, брусанка, берлина, обшивня, осламка, бакинка, эмбенка, мокшан** и др. (всего 83 наименования). Развитие стального судостроения снижает темпы развития деревянного, что влияет на ликвидацию многообразия судов в XX столетии. Данный факт позволяет утверждать на примере анализируемой тематической группы «названия лодок и судов», что в истории русской (исконной) судостроительной терминологии идет не только рост словаря, но и обратный процесс. В пассивный фонд лексики XX в. входят следующие названия деревянных судов: **бакинка, расшива, казенка, коноводка, раньшина, скупная лодка.** Определенная часть слов перешла из лексики общеупотребительной в терминологическую: **якорница, рыбница, живорыбка, гибешная лодка, порожнее судно, дощаник, завозня, разъездная лодка, реюшка.**

4. Территориальное распространение диалектных названий лодок и судов позволяет вычленить три основных ареала.

Большинство названий лодок и судов XVIII – XX веков принадлежали севернорусскому наречию и, в определенной степени, говорам среднерусской полосы. К первой группе относятся: **косоуля, чердак, водак, ледянка, раньшина, павозка, полусойма, полуднище, облас, ветка, кижанка, гоголь, лоточка, полотуха, вичанка, гвоздянка, зельдевка, тройник, острога, поездник, брусанка, белозерка, мариинка, финка, грумаланка, соловьянка** и др.

Говорам центральных территорий известны: **матница, мокшан, недоумочек, казенка, одноключина, гибежная лодка, желоб, дубас.**

Вторую группу составляют названия лодок и судов, функционирующих в южнорусских говорах (Волго-Каспий, Дон, Днепр, Днестр, Черное, Азовское, Каспийское моря): **тюленька, асламка, плавун, гребное судно, остроноска, расшива, забежка, метчик, багружка, корытная лодка, черневая, эмбенка, астраханка, енотаевка, осташевка, коловушка, беляна, насад и др.**

Лексика сибирских говоров объединяет другие названия лодок и судов: **моржовка, осенничек, полукилевка, облас (-ок), струговушка, ветка, берестянка, сосновка, березовка, покотина, опашница, переметка, самоловница, плавежница, хоботная лодка, ангарка, илимка, сибирка.**

На Урале отмечены: **бак, каюта, долбянка, переборная лодка, двойчатка и лоток.**

Русским говорам Камчатки известны: **плавучка, бат, набойная лодка, однодеревка.**

Общеупотребительными на всех территориях в исследуемый период (XVIII – XX вв.) являются: **плоскодонка, парусник, полубарка, лодка, насад, двойка, рыбница, лесовоз, грузовоз, судно, колода, корабль, павозок, завозня и др.**

Значительная часть названий исследуемой группы являются профессиональными терминами.

5. На материале исконных наименований лодок и судов в данной тематической группе в течение длительной истории их функционирования в русском языке наблюдаются определенные тенденции семантического развития (расширение смысловых границ, сужение, актуализация конкретных компонентов лексического значения). Расширение семантического объема (переносное употребление некоторых судовых наименований – терминов в русском литературном языке, применение по метафорическому или метонимическому принципу в другой отрасли терминологии) отмечено в следующих наименованиях.

**Корабль.** Термин **корабль** перешел в авиацию, где терминологическое сочетание «воздушный корабль» явилось синонимом дирижабля, а позднее и больших самолетов, космических станций.

**Ладья.** Термин **ладья** используется в шахматной терминологии в качестве синонима шахматного термина тура.

В лексическом значении определенных наименований актуализировались отдельные компоненты (размер, назначение).

**Ангарка.** «Небольшое суденышко» преобразовалось в «барку, баржу на 20-30 человек».

**Тихвинка.** Актуализируется компонент «вид движущей силы» – это не «несамоходное» судно, а парусное.

**Колода.** Слово функционирует в ряде говоров (калуж., тобол.) и в значении «посуда» – кружка, корыто, лохань, ящик.

**Завозня.** Термин первоначально называл только суда для завозки и закидывания якоря, затем – грузовое судно вообще.

Сужение значения в ходе историко-семантического развития наблюдается у слова **судно**. В древнерусском языке семантический круг данного слова не ограничивался только современными значениями: корабль, судно, большая лодка, но включал в себя и другие значения: **посудина, сосуд**. В настоящее время **судно** в русском литературном языке употребляется исключительно в корабельном значении и изредка в смысле специального таза для постельных больных.

Слова **дощаник, дощеник, дощенка** в вариантной форме закрепились в группе наименований средств передвижения вообще. В современных прикетских говорах **дощанка** стала обозначать «телегу из досок», а **дощатик** – «плот из досок».

Большая часть исследуемых исконных наименований лодок и судов изменений в семантическом объеме за весь период функционирования не претерпела.

## **Глава 2. Заимствованная лексика в тематической группе названий лодок и судов XVIII-XX вв.**

Изучение заимствований имеет давнюю традицию в русском языкознании. Начиная со второй половины XVIII в. ученые лингвисты проявляют интерес к иноязычным вхождениям в словарный состав русского языка. Из крупных работ последних десятилетий о заимствованных словах можно отметить труды Е.Э. Биржаковой, Л.А. Войновой, Л.Л. Кутиной [1972], Л.П. Крысина [1965, 1993, 1998], Э.В. Кузнецовой [1989], А.Д. Васильева [1993], работу Т.Г. Линник [1989], О.Б. Шахрай [1961], “Заимствования русского языка в историко-функциональном аспекте” [1991] и др. Эти исследования воспроизводят общую картину вхождения иноязычных элементов в русский язык.

И тем не менее в этой области еще очень много неясного, и прежде всего - в теоретическом освещении процессов миграции слов, в лингвистической интерпретации сущности и причин лексического заимствования. Этим, по-видимому, обусловлены несоответствия и противоречия в понимании и истолковании проблем, касающихся заимствования, что, в свою очередь, затрудняет работу по исследованию конкретных результатов процесса заимствования в русском языке. По-прежнему отсутствует единство в истолковании самих понятий “заимствование” и “заимствованное слово” [Крысин, 1965; Кузнецова, 1989; Линник, 1989].

Среди работ, непосредственно анализирующих заимствованные названия лодок и судов, следует отметить “Очерки по истории русской корабельной терминологии Петровской эпохи” С.Я. Розена [1960 г., 157 с.], докторскую диссертацию Б.Л. Богородского “Русская судоходная терминология в историческом аспекте” [1964, 35с.] и его же иссле-

дований отдельных наименований (**буса, байдак, галея, катамаран**) [1968, 1971, 1972, 1976]. Весьма ограниченное количество работ по изучению заимствованной судовой терминологии в русских народных говорах [Бархатова, 1984; Ивашова, 1999].

Такая ситуация вызывает необходимость более тщательного исследования данной проблемы.

Во второй главе нам предстоит решить следующие задачи:

1) представить классификацию заимствованных названий лодок и судов по источникам заимствования (языковым группам и конкретным языкам), установить условия и причины заимствования;

2) выявить соответствие (или несоответствие) семантических моделей, наблюдаемых в группе заимствованных наименований, семантическим моделям, установленным в 1-й главе для исконных названий лодок и судов;

3) определить (по возможности) время первой (древнейшей) письменной фиксации и вхождения в лексическую систему русского языка и проследить по источникам судьбу заимствований в русской судостроительной терминологии на протяжении XVIII- XX веков (семантико-стилистическая, функциональная, ареальная эволюция).

В данной главе материал группируется по источникам заимствования. А внутри выделенных по данному признаку групп производятся конкретные наблюдения [ в соответствии с поставленными задачами].

## 2.1 Заимствования из индоевропейских языков

### 2.1.1. Голландские заимствования

**Барка́с** [барка́з]. Появление в русском языке этого названия со значением “гребное многовесельное судно при корабле” через голл. **Barkas** [ СлРЯ XVIII в, 1,142; Яновский, 1803; Соколов, 1834; САР 1847, 1, с. 22; МЭС 1, с. 121; МАС<sub>1</sub>, 1, с. 62; БАС<sub>1</sub>, 1, с. 345] или из фр. **barcasse** ФЭС,1, с. 127 ; ШЭС, 1, с. 45] относят к Петровской эпохе. Название судна **баркас** [барказ], как и сама реалья, входит в активное употребление с первого десятилетия XVIII века. **Баркасы** были самыми большими корабельными шлюпками, предназначенными для доставки тяжелых и громоздких грузов [МЭС, 1, с. 121]. Одна из первых фиксаций данного названия судна отражена в собрании документов и писем по истории русского флота в 1702 г.: “ Из съдланных здьсь на подобие барказов беспалубных

ботов отпустить в Кронштадт...” МРФ Х691. Требуется...по баркасу с каждого корабля” СМЖ 133.[СлРЯ XVIII, 1, с. 142 ].

В лексикографических источниках XIX в. в объеме лексического значения слова **баркас** отмечены три основных компонента ”размер судна”: самое большое [ТСД, 1, с. 50], большое [САР 1847, 1, с. 22 ], ”вид движущейся силы”: гребное [там же] и ”назначение”: для перевоза больших тяжестей[ТСД, 1, с. 50 ].

В начале XX столетия **баркасы** использовали и для рыбной ловли [МЭС, 1, с. 121; БАС, 1, с. 345]. **Рыбачьи баркасы** были небольшими [дл. 8 - 12 м., ш. 2 - 3, выс. б. 1 - 1,3, осадка 0,75 м.] парусными судами. Ареал распространения охватывал акваторию Черного, Азовского морей и Волго-Каспий [Копылова, с. 7]. **Речные** несамоходные деревянные **баркасы** отличались по размерам и конструкции от морских.

В русских говорах слово **баркас** отмечалось в значении ”всякая лодка вообще”[калуж., 1928],”обыкновенная двухвесельная лодка”[Дон, 1901г.] и ”небольшая весельная лодка”[рост., 1948-1950 гг.]. Заметим, что еще в 90-х годах XIX в. во владимирских говорах **баркасом** шуточно называли плохую лодку: ”На таком баркасе далеко не уедешь” [СРНГ, 2, с. 117] .

По данным терминологических словарей судно **баркас [барказ]** представляет собой деревянное речное судно небольших размеров. Способ передвижения судов различный [самоходные и несамоходные].Как и два столетия назад, **баркасы** по-прежнему используют на военных кораблях [Самойлов, 1, с. 75, СМИРТ, 1, с. 22] .

В составе современного русского литературного языка лексема **барказ** обозначает как большую многовесельную лодку, так и небольшое самоходное судно, предназначенное для различных перевозок в порту, рыбной ловли и т.д. [МАС<sub>1</sub>, 1, с. 62; БАС<sub>1</sub>, 1, с. 345]. БАС отмечает лексему **баркасик**, в которой суффикс **-ик** выражает уменьшительное значение, сопровождающееся экспрессией ласкательности [1, С. 345].

**Баркбу́т [бархóт, бархáт, баркоу́т]**. Наиболее ранняя фиксация названия судна **баркбу́т** датируется 1704 г. [Биржакова и др., 1972, с. 346]. Слово считается голландским заимствованием [barghout от berger - охранять, hout-дерево] [МЭС, 1, с. 123].Наибольшее распространение **баркбу́ты** получили с середины XVIII в. после известного указа Петра I, рекомендовавшего строительство ”новоманерных” судов. Историко-этнографические данные свидетельствуют о том, что **бархоты** представляли собой большие речные плоскодонные барки с палубой, которые были больше коломенок, но меньше ладьи [Этнография восточных славян, 1987, с. 326-327]. Строили суда на плотбищах Пермской губернии, использовали для перевозки камской соли [ТСД, 1, с. 51].По на-

блюдениям Бурнашева, **бархаты** были камские и лузские [СРНГ, 2, с. 22]. В вятских говорах в середине XIX в. большое речное судно именовали **бархот** [СРНГ, 2, с. 123]. По свидетельству В.П. Кузнецова, **бархоты** были двух видов: однолетние и многолетние. **Бархоты** меньших размеров назывались **полубархотами** [Кузнецов, 1956, с.106]. Сведений об использовании данных судов в настоящее время нет.

**Бот.** По свидетельству этимологических словарей [ФЭС, 1, с. 200; ПрЭС, 1, с. 77, ШЭС, 1, с. 177], название одномачтового парусника **бот** заимствовано из голландского языка в XVI в. Впервые лексема **бот** отмечается в Статейном списке российских послов о бытности их в Дании 1564г.: “И капнаговской намьстникъ Франць Броконгузь прислалъ къ намь пятнадцать ботовъ, чтобъ, мы ъхали въ городъ” [СлРЯ XI-XVII вв., 1, с. 302]. Как заимствование из голландского языка название **бот** указано в Словаре Академ.1789г. [1,с.300]. Термин **бот** появился в средние века в Европе и обозначал первоначально любую речную лодку. С XVII в. **ботом** стали называть небольшие гребные или парусные одномачтовые суда [МЭС, 1, с. 167]. В “Словаре русского языка XVIII в.” лексема **бот** отмечена именно в этом значении “небольшое гребное судно”.

Данное заимствование функционировало в исследуемую эпоху в различных источниках: “Прислали с адмиральского их корабля бот или [шлюпку] для лоцманов” [Книга Марсова или воинских дел...СПб,1713]; “В 15 день по утру приѣхал к Государю от Короля Датского из Копенгагена Секретарь Гарбоу на морском гребном боту...” [Журнал или Поденная записка...имп. Петра Великого. СПб, 1770 - 1772, ч. 1-2]; “Спустили на воду большой бот и двѣ маленькіе лодки” [Московский журнал 1791 -1792,ч. 1-8] [СлРЯ XVIII, 2, с. 116].

В “Словах и речах...” Феофана Прокоповича [1706 – 1735] употреблена форма **ботик**: “Кто же не скажет, что малый ботик против флота есть, аки зерно противу древа?” [Пркп. СРП 50]. И. Нордстет в “Российском, с немецкими и французскими переводами, словаре” приводит лексику **ботище** [СлРЯ XVIII, 2, с. 116].

Даль указывает слово **бот** в знач. “одномачтовое, обычно плоскодонное судно, рѣчное или приморское для перевозки груза, въ 40-50 ластов; перевозное судно, для клади и людей, до 100 ласт”. **Ботиком** Даль называет “самое малое изъ парусныхъ, одномачтовыхъ судовъ; у насъ памятенъ ботикъ Петра Великаго” [ТСД, 1,120].

**Ботик Петра I** является национальной морской реликвией, сохраняемой памятью о создании регулярного российского флота. Именно это судно положило начало развитию мореплавания и кораблестроения в России. Как предполагают исследователи Ф.Ф. Весе-

лаго, С.И. Белкин и др., **ботик** был доставлен из Англии еще в 40-х годах XVII в. Петр I увидел **бот** в амбаре своего двоюродного деда Н.И. Романова и приказал его отремонтировать, что было сделано голландским мастером К. Брандтом. Этот **ботик** представлял собою дубовое парусно-гребное судно, украшенное декоративной резьбой, днище было обшито медными листами. Позднее сам Петр I называл ботик “маленьким дедом русского флота» [МЭС, 1, с. 167-169]. Поскольку судно Петра I называлось “бот английский”, ряд исследователей производят это слово из англ. boat “лодка” [Розен, 1960, с. 28]. Однако, замечает М. Фасмер, следует учесть, что учитель Петра Тиммерман был выходцем из Гамбурга, как и судовой мастер К. Брандт, поэтому источником могли быть нж.-нем., голл. boot [ФЭС, 1, с. 200].

Термин **бот** фигурирует в качестве основы в ряде наименований типов кораблей исследуемой эпохи. Ср.: **большой и малый бот, ординарный бот, бот с палубами и финский**. Большое количество разновидностей **бота** отмечено в словаре Самойлова. Автор “Морского словаря” указывает, что в различных местах суда имеют свои особенности как в конструкции, так и в вооружении [1, с. 117]. В настоящее время функционируют **боты транспортные, промысловые, водолазные, спасательные, пожарные** и др. Ввиду ограниченной мореходности **боты** используют только в прибрежных районах моря [МЭС, 1, с. 167].

Лексема **бот** [как и уменьшительное **ботик**] вошла в состав современного русского литературного языка в значении “небольшое гребное, парусное или моторное судно” [МАС 1, 1, с. 110].

**Буер**. Появление этого слова в русском языке этимологи связывают с заимствованием из голландского языка [ср. голл. **boeier** [произ. bu•ier] – “полупалубное парусное судно”] [И-ЭСЧ, 1, с. 118]. Именно как голл. заимствование данное название толкуется в ряде лексикографических работ XVIII - нач. XIX вв. [САР 1789, 1, с. 369; Словарь Татищева 1793, 1, с. 129; Яновский, 1803; КЭСРЯ, 1, с. 213]. Наряду с другими мелкими судами [шнявами, шмаками, прамами] **буера** активно использовались во флоте первой четверти XVIII в. как вспомогательные суда для посылок, разведки и т.п. [Матвеева, 1979, с. 11].

Цитаты из источников XVIII в., содержащихся в СлРЯ XVIII в., представляют слово **буер** не только в значении судна [например: “Буер Вельком... на воду спущен августа в 1 день, оснащен по корабельному” МРФ 1 17 ; “Открыта тут же городская Верфь, на которой строятся яхты, ... буэры и прочия суда” РМ II 129 ], но и как наименование рода саней для езды по льду под парусами : “Рька Нева стала и господин Контра-Адмирал катался на буерь” ЖКФ 1713 50 [СлРЯ XVIII, 2, с. 156 ].

Подобная парусная яхта на коньках или полозьях появилась в Голландии в XVIII в. в виде небольшого грузового судна. В качестве транспортного средства и для выхода в море на подледный лов рыбы **буер** использовался северными поморами, рыбаками Онежского озера и Балтийского моря, на Азове и Днепровско-Бугском лимане [МЭС, 1, с. 183]. В просторечии **буер** называется “ледяной яхтой”.

В БАСе<sub>2</sub> **буер** [ голл. boeier ] - 1] “Старинное морское одномачтовое плоскодонное судно”. 2] “Легкая конструкция с парусом для передвижения по льду, установленная на специальных коньках. Гоночные буера” [1, с. 802] В МАСе<sub>1</sub> термин **буер** отмечается только в значении легкой лодки или платформы с парусом для катания по льду на коньках или колесиках[1, 121].

**Буксёр**. Термин **буксир** в русскую корабельную терминологию входит в Петровскую эпоху. Предполагается заимствование из голл. boerzeeren в двух значениях : 1] “трос, при помощи которого буксируют”, 2] “ служебное судно для буксировки судов, для вывода парусников из портов и ввода их в порты” [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 810; СМИРТ, 1, с. 39-40; Розен, 1960, с. 40]. П.Я. Черных считает, что **буксир** в германских языках не исконное, а первоисточником указывает латинский [И-ЭСЧ, 1, с. 121]. Фасмер допускает первое предположение [ФЭС, 1, с. 237].

Одна из первых фиксаций слова **буксир** в значении судна, по мнению Е.Э. Биржаковой и др., относится к 1705 году; в значении “ бечева, канат” - к 1720 году [1972. с. 349]. Лексикографические источники XIX в. сохраняют оба значения термина [Яновский, 1803; САР 1847 и др.].

СМИРТ, кроме лексемы **буксир**, приводит терминологическое словосочетание **буксирные суда**. Это общее название для судов, предназначенных для **буксировки** составов несамоходных судов на **буксируемом тросе** [1, с. 39 - 40]. В БАС<sub>2</sub> слово **буксир** представлено как многозначное [1, с. 810].

**Галиёт** [голиёт 1719, гальёт 1703, гальёт 1699, галёт 1730, галиёт 1767, гальёт 1790, голиёт 1794, галиёта 1788 г.]. Название данного судна относится к корабельным интернационализмам, заимствованных при Петре I [и ранее] из различных языков - “передатчиков”, главным образом, голландского, немецкого, польского, итальянского, в которые эти термины попали в процессе развития экономических, культурных, политических связей между европейскими народами. **Галиот** в сходных написаниях вошел во все европейские языки, что отразилось на многовариантности начертания и произношения на русской почве.

В знач. “небольшое военное или грузовое судно” **галиот** является заимствованием фр. **galiotte** через голл. **galioot** : “ Прибыли в Питербурх и пристали два галиота Голанские: на одном была яхта ... на другом садовья деревья” [ ЖКФ 1713 35] [СлРЯ XVIII, 5, с. 85]. В Западной Европе в данный период [XVIII в.] **галиот** представлял собой открытое судно для пассажиров. В значении небольшой легкой галеры название судна **галиот** считается итальянским заимствованием **galeotte** непосредственно и через фр. **galiotte**. Такой путь проникновения слова **галиот** был предложен в книге Озанн Н.П. “ Военный мореплаватель или, Собрание разных на войне употребляемых судов ...” , переведенной с французского языка Григорием Кушелевым в 1788 г. [СлРЯ XVIII, 5, с. 85].

В России первые **галиоты** строили на северных плотбищах. С XVIII в. эти суда входили в состав флотилий [от Балтики до Сибири]. Последний русский военный **галиот** погиб в 1915 г.

Лексикографы XVIII в. Вейсманн [1731, с. 281] и Нордстет [1780 г.] определяют **галиот** как голл. заимствование для обозначения двухмачтового транспортного судна. Именно в этом значении встречается название судна в письменных памятниках северного таможенного делопроизводства. По мнению И.А. Малышевой, **галиоты** были одним из основных средств передвижения в северных акваториях XVIII в. Активное их строительство и использование поморами связано с декабрьским указом 1714 г.: “ всем промышленникам которые ходят на море для промыслов своих на ладьях, кочах, дабы они, вместо тех судов, делали морские суда галиоты, гукары, каты, флейты, кто из них какие хочет “Полное собрание законов Российской империи с 1649 г. 1830. т.V 2873 . [Малышева 1991, с. 9.; Шергин , 1961, с. 336].

Авторы САР 1847 г. приводят название судна **галиота** [ж.р.] с пометами “ морское” и “ старое” [1, с. 254]. Грамматико-морфологический вариант **галиоть** [м.р.] в данном же источнике обозначает совсем другое судно - “купеческое однопалубное “. В терминологическом словаре Самойлова указано, что небольшие острокильные суда **галиоты** были весьма распространены в середине прошлого века. Столетие спустя подобные суда встречаются уже редко [1, с. 230]. В словарях современного русского литературного языка слово **галиот** отмечается в значении старинного двухмачтового транспортного судна с прямыми парусами на передней мачте [БАС 2, 3, с. 26].

В русских говорах Карелии в 40-х годах XX в. было отмечено слово **гальёнчик** в знач. “судно галиот “. Название встретилось в песне: “ Взял бы я легонький гальёнчик, я бы поехал к своей любушке гулять” [СРНГ, 6, с. 122]. Как видно, семантико-стилистическая эволюция слова **галиот** привела к утрате в лексическом значении слова

актуального в прошлом компонента “назначение судна“ - “военное судно”, что связано, вероятно, с историческими, социальными и техническими преобразованиями.

**Гекбóт.** Это слово является корабельным термином, заимствованным из **голландского hoekboot от hoek - рыболов, крючок и boot - лодка.** По мнению С.Я. Розена, данный термин относится в корабельной терминологии к названиям судов с ярко выраженной национальной семантической окраской, которые употреблялись только в одной стране. В Голландии **гекбот** известен в качестве рыбацкой лодки еще до XIV в., позднее судно преобразовалось в военный парусник [1960, с. 63].

В русском языке термин **гекбот** обозначал только военное судно. За сорокалетний период использования **гекботов** общее их количество составляло около ста единиц [МЭС, 1, с. 295]. В других лексикографических источниках, используемых в нашем исследовании, данное название судна отсутствует.

**Гукáр [гúкер, гукóр].** Название военного корабля Петровской эпохи является голл. заимствованием [ср. голл. **hoek - удочка и hoeker- рыбацья лодка**]. Наблюдаемые колебания в наименовании объясняются тем, что в голландском языке **е** в безударном окончании - **er** произносится как **э**, т.е. является безударным редуцированным гласным, и русские могли воспринимать **-er** как близкое к русскому **-ар** или **-ор**. Написание же с исходным **-er** [ **гукер**] отдает дань орфографической традиции, а не фонетическому транскрибированию [Розен, 1960, с. 67-69].

Историко-этнографические источники свидетельствуют о том, что первоначально **гукеры** строились в Нидерландах как рыбацья лодки, потом их размеры увеличились, и они распространились во многих странах Западной Европы. В XVII -XVIII вв. **гукоры** использовались как военные транспортные суда. В России появление таких “новоманерных“ судов связывают с указом Петра I. Активное строительство двухмачтовых парусников с широким носом и круглой кормой началось на поморских плотбищах. В Архангельских таможенных книгах XVIII название судна **гукор** связано с промыслом морских животных и рыб [Малышева, 1991, с. 9; Бадигин, 1956, с. 333]. Связь с рыбной ловлей в **гукерах** - Петровских военных кораблях - была утрачена. **Военные гукоры** строили в России в XVIII в. для Каспийской и Беломорской флотилий, а на Дальнем Востоке для Сибирской экспедиции [МЭС, 1, с. 367]. В лексикографических источниках XIX в. [например САР 1847 г.] термин **гукар** приводится в значении парусного судна с пометой “морское”.

В архангельских говорах название **гукар** фиксируется в последней четверти XIX в. Бурашев описывает это судно так: “с круглым дном, мачтой, парусом, и деком; встреча-

ется на Мариинской системе и служит несколько лет, ... обыкновенно ходят на рыбный и звериный промысел” [СРНГ, 7, с. 211].

Официальным термином для названия голл. парусного судна является **гукер**. Назначение судна [военное или промысловое] не актуализируется [Самойлов, 1, с. 283]. На Онежском и Ладожском озерах **гукеры** встречаются и в настоящее время.

Современные толковые словари русского языка лексему **гукор** [и варианты] не отмечают.

**Каг** [**каген**, **кага**]. Слово **каг** появилось в русском языке в XVIII в. как голл. заимствование [ср. голл. **Kaag**]. Вариант **каген** к этому времени уже не употреблялся. Название судна было заимствовано вместе с самой реалией. **Каг** являлся одним из типов небольших одномачтовых морских голландских судов. Наиболее раннее употребление этого слова в русских памятниках письменности относится к XVIII в.: “Вельно к 6 фрегатам в прибавку съдлатъ в Новгородъ ... 5 каг длиною: 3 по 60, одну в 55, одну в 50 фут голландских [МРФ I 12] ; “Парусы на них <судах> половину или третью долю здѣлатъ так, как на кагах [ПУЗП 221] [СлРЯ XVIII, 9, с. 188.].

Из лексикографических источников XVIII в., указывающих на голландское происхождение термина **каг**, следует отметить “ Полный немецко-российский лексикон, из большого граматикально-критического словаря г. Аделуна составленный ...” [СПб, 1798, ч.1, с.870]. Реалия представлена как “ладья, ках, род морского судна с высоким бортом и одною мачтою” Ад. I 870 [СлРЯ XVIII, 9, с. 188].

В “Морском словаре” Самойлова термин **каг** представляет один из типов голландских судов. Сведений об использовании **кага** в настоящее время на российских акваториях нет. Современные толковые словари данную лексему не фиксируют.

**Ка́пер**. Слово **капер**, по свидетельству словарей, является в русском языке голл. заимствованием [голл. **Kaper**] и известно с Петровской эпохи [Биржакова и др., 1972, с. 367]. Уже в начале своего бытования в русском языке **капер** было многозначным словом. Наиболее ранние письменные свидетельства употребления слова **капер** в значении легкового военного судна для поиска и захвата неприятельских кораблей, пиратского судна относятся к первой четв. XVIII в.: “Стоят нынѣ в Пиллау два шведских капора, один в 26, второй в 20 пушек”. ММД . 1717-1720 гг. Позже : “В Порто Фаринѣ приготавливают они <разбойники> также нѣсколько каперов для выѣзжания за добычею” СПб. 1735. Из писем графа С.Р. Воронцова к Екатерине II известно, что были и отечественные **каперы**:

“Один российский капер непрерывно гуляет около Англицких берегов” . Псм.Врнц.109. [СлРЯ XVIII, 9, с. 242]. САР 1789 -1794 гг. отмечает употребление терминологического сочетания **каперское судно** , корабль. Так, в “Морском уставе” от 13 апреля 1720 г. находим: “ Ежели которое торговое, или каперской корабль ... должное чести не отдаст, для чего повинен будет капитан ...”. В Московских ведомостях 1756 г. № 32 сообщается: “ Многие ...купцы учредили между собою подписку для вооружения каперских судов [СлРЯ XVIII, 9, с. 242]. Составители САР 1908 г. со ссылкой на словарь Вахтина предлагают следующее объяснение слова **капер**: “ капер [ голл.Карег] // судно, имьющее свидѣтельство от правительства на право вредить непріятельскимъ коммерческимъ судамъ” [САР, 1908, т.4, в.1, с.396].

Несмотря на негативное отношение В.И. Даля к заимствованиям и излишнему употреблению иноязычной лексики, тем не менее исследователь не мог не включить некоторое их количество в “Толковый словарь живого великорусского языка”. Одним из таких слов является **капер**. В.И. Даль приводит подробное объяснение заимствования, но только с одним значением : “торговое судно морское, вооруженное самимъ хозяиномъ, с разрѣшенія правительства, для военного грабежа; морской партизанъ, вольница, охотникъ. Пиратъ грабить всякого самовольно, а каперъ только врага отечества...” [ТСД, 2, с. 87]. В МАСе приводится лексема **капер** с пометой “морское” в двух значениях: “ 1] частное владельческое судно, занимающееся [до середины XIX в.] с ведома своего правительства преследованием и захватом торговых судов противника и нейтральных стран перевозивших контрабандные грузы для воюющей страны; 2] владелец такого судна” [2, с. 28]. Семантическая эволюция слова **капер** не привела к утрате им многозначности в составе русского литературного языка.

**Кліпер [клиппер]**. Вероятно, заимствование слова **клипер** в русский язык из голл. **Klipper** относится к началу XIX в., так как наиболее ранний пример его фиксации отмечен в ТСД: “большое мореходное судено, устройствомъ между корабля и фрегата” [2, с. 119]. Последующее описание реалии в лексикографическом источнике начала XX в. содержит дополнительную информацию. Лексема приведена с пометой “морское” и объяснением, что “клиперъ [клипперъ] отличается отъ другихъ типовъ быстротой хода и остротой своихъ обводовъ; вооружено тремя мачтами “[САР 1910, т. 4, в 4, с.1024 -1043].

По данным современных толковых словарей быстроходные морские парусные **клипера** существовали до конца XIX века [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1036; МАС<sub>1</sub>, 2, с. 59].

**Крѣйсер**. По данным этимологических словарей [И-ЭСЧ, ПрЭС] название **крейсер** взято из голл. языка, где существовал термин **Kruisser** [голл. **Kruis** - **крест**]. Термин **крей-**

**сер** в значении корабля определенного назначения в сходных написаниях вошел во все европейские языки. Ср.: cruiser [англ.], Kreuzer [нем.], Krysder [дат.], cruciatore [ит.], cruzero [исп.], cruzeiro [порт.], crucisator [рум.]. Термин имеет латинское происхождение: восходит к слову crux-cis- крест [ПрЭС, 1, с. 380; И-ЭСЧ, 1, с. 441; Розен, 1960, с.55].

В русском языке слово **крейсер** обозначало “быстроходный военный корабль, предназначенный для ведения морского боя в составе эскадры, для уничтожения транспорта и десанта противника и т.д. Существует предположение, что слово **крейсер [крюйсер]** известно с самого начала XVIII в. Ср.в.” Архиве” Куракина [V, 43, 1712 г.]: “здешний флот будет крейсироваться “. По мнению А.Г. Преображенского, ”крейсеръ собств. корабль, предназначенный пересгькать путь, напр. контрабандисту”.

Без изменения лексического значения слово **крейсер** отмечено в лексикографических источниках первой половины XIX века [Яновский, 1804; Соколов, 1834]; [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1612].

Слово **крейсер** вошло в состав лексического фонда русского литературного языка, но уже для обозначения не деревянного судна, а модернизированного корабля [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 1612; МАС<sub>1</sub>, 2, с. 124].

**Ліхтер.** Наиболее ранний известный нам пример употребления слова **лихтер**, заимствованного из голл. [Lichter от lichten - разгружать, облегчать], в русской письменности относится к XVIII в. В извлечениях из “Приговора комиссии о коммерции” от 3 июля 1727 года сообщается: “Чтоб для выгрузки товаров лихтеров и прочих судов иноземцам не иметь ... А сколько у кого ныне имеется лихтеров ... о том подать в комиссию ведомость [Марквардт, 1991, с. 303]. Как следует из цитаты, **лихтеры** использовались для вспомогательных целей, в частности, для перевалки [лихтеровки] грузов со стоящих на рейде морских судов на мелководный или необорудованный берег и обратно. Во времена парусного флота деревянные плоскодонные **лихтеры** в России применялись на Белом [Шергин, 1961, с. 370], Азовском, Каспийском морях, реках Сев. Двина, Онега, Мезень, Дон, Волга и др. [МЭС, 2, с. 215].

В.И. Даль приводит в словаре наряду с традиционной формой **лихтеръ** вариант **лигтеръ** с пометой “морское”. По функции, отмечает Даль, **лихтеры** аналогичны давно известным русским **паузкам** [ТСД, 2, с. 251].

В современных терминологических словарях указывается, что **лихтеры** различаются по способу передвижения [самоходные/ несамостоятельные], по ареалу функционирования [морские / озерные / речные], по материалу изготовления [деревянные / металлические] [Самойлов, 1, с. 539; СМИРТ, 1, с. 191].

В МАСе отмечается голландское происхождение данного морского термина и кратко объясняется значение: “грузовое, чаще несамоходное судно, обычно используемое для погрузки и разгрузки больших судов или для местных перевозок” [МАС, 2, с. 190].

**Пакетбóт.** Как известно, классификация корабельного состава в русском флоте соответствовала общепринятой в европейских флотах. Боевое ядро военных флотов в XVIII в. составляли линейные корабли и фрегаты. Для разведывательной и дозорной службы использовались **пакетботы** - двухмачтовые вооруженные суда [Очерки русской культуры XVIII в., 1985, с. 237]. Известно, что **пакетботы** использовали и для мирных целей. На **пакетботах** “Святой Петр” и “Святой Павел” В.И. Беринг и А.И. Чириков совершили в 1733 -1741 гг. плавание 2-й Камчатской экспедиции и достигли берегов Северной Америки [МЭС, 2, с. 442].

Название судна заимствованно из голл. языка [pakketboot]. В странах Западной Европы небольшие почтово-багажные **пакетботы** были известны с XVII в. В России суда строили в XVIII веке. По данным МАС, морской термин **пакетбот**, обозначающий морское почтово-пассажирское судно, является устарелым и вышло из живого употребления. [МАС 1, 3, с.11]. В “Морском словаре” Самойлова объяснение термина **пакетбот** весьма лаконично - ”почтовый пароход” [ 2, с. 60].

**Плашкóт [плашкóут].** Лексикография XIX века запечатлела слово **плашкоть** [от голл **plaatschuit**]в значении голландского плоскодонного судна, употребляемого для перевозки грузов [Яновский, 1806; САР 1847, 3, с. 474; ТСД, 3, с. 123].

Название судна **плошкоут** прочно вошло в лексикон русских промысловиков XX в., однако реалии, обозначаемые этим словом, несколько отличались по своему назначению. Так, у рыбаков северных районов Тюменской обл. **плашкотами [плашкоутами]** называли небольшие суда с примитивными холодильниками со льдом для перевозки рыбы в замороженном виде: “ Плашкот - морозилка со льдом, когда не было холодильников.” 1985 [Кошкарева, с. 95-96]. В районах северного Приангарья слово **плашкот** вышло из активного употребления, но старожилам еще хорошо известно [Петроченко, с.73].На акватории Волго-Каспия **плашкоуты** использовали как суда для перевозки тяжестей и жилья рыбаков [Копылова, с. 77].

В СМирТе и МЭСе дается подробное описание голландского судна [СМирТ, 2, с. 63; МЭС, 2, с. 498]. По данным словаря Самойлова, **плашкоут [плашкот]** аналогичен по функции **лихтеру**, но отличается мелкой осадкой [2, с.103].

В БАСе<sub>1</sub> слово **плашкоут** представлено как многозначное и указывается на его голл. происхождение. В первом значении “ грузовое несамоходное беспалубное судно,

применяемое для погрузки и разгрузки больших судов в портах или при проходе через мелкие места” лексема имеет помету “ спец”, что указывает на принадлежность термина к определенному профессиональному кругу. Во втором значении - “ паром” - слово вышло из живого употребления, на что указывает помета “ устар.” [БАС<sub>1</sub>, 9, с. 1352].

В ТСО слово **плашкоут** приведено без помет и в одном значении - “ плоскодонное несамоходное беспалубное судно для перевозки грузов, для устройства плавучих пристаней, мостов [ТСО, с. 522].

**Трешкóут.** В русском языке слово **трешкоут** [от голл. **trekschuit**] становится известным с середины XIX века. Наиболее ранний пример его фиксации в лексикографических источниках находим в САР 1847 г. в значении “родь водоходнаго судна.” [САР 1847, 4, с. 624]. В словаре В.И. Даля **трешкоут** [**трешкотъ**] представлен как “небольшое, палубное судно, которое ходит бечевою по Тихвинскому сообщенью”. Даль приводит архангельский вариант названия судна - **трешнякъ** [возможно по типу **вешняк**] и сравнивает его с другими поморскими судами - раншиной и карбасами [ТСД, 4, с. 430]. Подробное описание значения слова **трешкоут** представлено в терминологических словарях. По данным этих источников **трешкоуты** были небольшими [дл. около 17 м.] деревянными грузовыми [грузоп. около 40 т.] и пассажирскими беспалубными [ср. у Даля “ палубное судно”] судами [СМИРТ, 2, с. 216; Самойлов, 2, с. 437]. В настоящее время **трешкоуты** не строят.

В МАСе **трешкоут** представлен как голл. заимствование [**голл. trekschuit**] со значением “ небольшое деревянное беспалубное речное судно” [4, с. 410].

**Шкут.** Впервые термин **шкут** засвидетельствован в русских памятниках письменности в связи с захватом в бою на Чудском озере 12-пушечного шведского судна “Виват”. На русской почве данное голландское заимствование [**голл. schuit** - судно, барка] имело колебание в роде [например, **шкут - шкута, шкота, шхоут, шхута**]. Исследователь русской корабельной терминологии Петровской эпохи С.Я. Розен утверждает, что **шкуты** в России не строили [1960, с. 105] . В архангельских памятниках письменности XVIII в. [1710-1741 гг.]. в таможенных документах отмечены факты использования **морских и речных шкутов** [**шкутов**] [Малышева, 1997, с.9]

По данным МЭС, **шкуты** были военными транспортными, реже рыболовными судами. Наибольшее распространение **шкуты** имели на Балтийском и Каспийском морях, Ладожском и Онежском озерах, на р. Волга. Строили суда из сосны, ели или парусного дуба. Они имели палубу с двумя люками, оснащались якорями.[3, с. 408]

Лексикографические источники XIX в. содержат скудные сведения о данном названии. Так, в словаре Пискунова **шкута [шкота]** объясняется как “родь рѣчного судна” [1882, с.295] У Даля **шхоуть [шкоуть]** - “астраханское мореходное, плоскодонное, двухмачтовое судно, поднимающее до 22 ластов” [ТСД, 4, с. 651]. Использовали **шкоуты** на Каспии. В словаре рыбаков этого региона лексема **шкоут** приведена с пометой “устар” [Копылова, с. 121].

**Тьялк [тьялка, тьяк, тьяка]**. Слово известно в русском языке с Петровской эпохи. Из голл. языка [ голл. **tjalk**] это существительное женского рода с нулевой флексией перешло в русский язык в форме имени существительного женского рода с флексией **-а**, вероятно, по аналогии с исконными названиями типов судов, как-то: лодка, морянка, коломенка, беляна и т.д. Впрочем, в памятниках XVIII в. встречалось и написание **тьялк**. До проникновения в Россию **тьялки** использовались только в Голландии в качестве рыбацких судов [Розен, 1960, с. 63, с. 76]. В составе русского флота XVIII в. **тьялки** были грузовыми парусно-гребными судами. Встречались **тьялки** чаще в низовьях Волги и на Каспии [МЭС, 3, с. 296].

В современных толковых словарях русского языка и терминологических источниках лексема **тьялк** не отмечается.

**Шлюп [шлюпка]**. Без указания на происхождение слово **шлюп** впервые отмечено в лексикографических источниках XIX в. Так, в САР 1847 г. лексема **шлюпъ** представлена в значении одномачтового военного судна [4, с. 966]. По данным МЭС, **шлюп** представлял собой парусный военный корабль XVIII -XIX вв. Предназначался для разведывательной, дозорной и посыльной службы. В России суда строили с первой половины XIX в. Часто **шлюпы** использовали для кругосветных плаваний и научных экспедиций [ О.Е. Кацебу, Ф.Ф. Беллинсгаузен, М.П. Лазарев и др.] [3, с. 409].

В.И. Даль, представляя слово **шлюп** как “военное судно, близкое к фрегату“, приводит варианты **шлюпка** и **шлюбка** в знач “некрытое гребное судно, о столькихъ веслахъ; в 10 весель и более, катеръ [ТСД, 4, с. 640].

По данным этимологических словарей слово **шлюпка** является заимствованием из голландского языка и известно с эпохи Петра Великого .” Ср. голл. sloer [произносится slurp] [**ш** вместо **с** возникло на русской почве, как и во многих других заимствованных словах, в положении перед согласным] [И-ЭСЧ, 2, с. 418]. Термин **шлюпка** [словообразовательное переоформление от sloer с помощью суф. **-К-**] обозначал лодки меньших размеров, чем **шлюп**: “небольшое гребное судно с широкими бортами, устойчивое при волнении на море, обычно принадлежность больших морских судов “ [там же].

Данное заимствование зафиксировано в различных источниках исследуемой эпохи. Так, в “ Морском журнале” 1798 г. отмечена **дупель -шлюпка** : “ Сверхъ сего занимали брандвахтенные и другие посты; при Роченсальме корвета Ловкая ..., и дупель -шлюпка № 4 [СМЖ I, 138, 1798]. **Дупель [дубель] -шлюпкой** во 2-й половине XVIII в. называли небольшой русский парусно-гребной корабль, предназначенный для действий у берегов в лиманах и на реках . Судно имело палубу, одну мачту, до двадцати пар весел [МЭС, 1, с. 428].

Имеются примеры проникновения термина в жанры повествовательной литературы. В повести “Гистория о российском матросе Василии Кариотском ...” указано : “ И уже тому два года, пришли морем в наша государства из Европии кораблями российские купцы, и я в это время гуляла с девицами , в шлупках и смотрела российских товаров” [История лексики русского литературного языка конца XVII – начала XVIII в., 1981, с.76]. Наблюдаемая вариантность термина [**шлюбка и шлюпка**] объясняется недостаточной фонетической и морфологической адаптацией заимствования в указанный период. В лексикографических источниках XX в. отражается употребление вариантов **шлюпка и шлюп**. В МАСе и ТСО фиксируется слово **шлюпка** как однозначное, заимствованное от **голл. sloep**. [МАС<sub>1</sub>, 4, с. 724; ТСО, с. 898].

В специальных терминологических словарях внимание составителей акцентировано на характеристике вида движущей силы **шлюпки**: “ шлюпка парусная, гребное судно “ [СМИРТ, 2, с. 48, с. 267], “ гребное, паровое, моторное судно [Самойлов, 2, с. 581] и особенностях изготовления судна: “в морском и речном флоте шлюпкой называется лодка, у которой обшивка сделана в набор без конопатки” [СМИРТ, 2, с. 267]. Термин **шлюпка** является общим названием первоначально всех гребных , затем паровых и моторных судов.

**Ял [ялик]**. Разновидностью шлюпки является небольшое парусное или гребное судно **ялик**. Как предполагает П.Я. Черных, слово **ялик** заимствованно с XVIII в. из западноевропейских языков, вероятнее, из **голл. jol** - “ небольшая шлюпка” [из голл.: англ. yawl; фр.[ с 1702 г.] yole; нем. Jolle и др.] [И-ЭСЧ, 2, с. 469].

Одна из первых фиксаций названия судна **ялик** отмечается в Нов. Словот. Яновского [1806, с. 1317], затем в словаре Соколова [1834 г.]. Толкование лексемы **ял** в САР 1847 г. имеет указание на способ передвижения и количество весел: гребное судно о двухъ или четырёхъ вёслахъ” [САР, 4, с. 1014].

В.И. Даль отмечает оба варианта **-яль** и **яликъ** для обозначения одной реалии - большого гребного судна “0 2-хъ ,4-хъ веслах, шлюбке” [ТСД, 4, с. 677].

В современных терминалогических словарях XX в. имеются некоторые отличия в объяснении терминов **ял** и **ялик**. **Ял** представляет собой разновидность короткой и широкой шлюпки с полными обводами и определенным набором весел. **Ял** имеет и самостоятельный способ передвижения [без весел] [СМИРТ, 2, с. 285; Самойлов, 2, с. 617]. **Ялик** отличается от **яла** меньшими размерами и меньшим количеством весел. В МЭС термин **ялик** представлен как многозначное слово : 1] “небольшой ял”; 2] “судно, употреблявшееся в XIX в. для ловли красной рыбы у берегов Азовского моря” [3, с. 464]. Это единственный пример использования слова **ялик** для обозначения промыслового рыбацкого судна. Лексема **ялик** приведена в толковых словарях русского языка в значении “небольшая шлюпка с одной или двумя парами весел” без стилистических помет [МАС, 4, с. 782; БАС1, 17, с. 2075]. Словарь С.И. Ожегова содержит указание на функциональную направленность реалии “- рабочая или учебная корабельная шлюпка” [ТСО, с. 918].

**Яхта**. Ряд морских терминов был известен в русском языке еще до Петровской эпохи. В их число входит название судна **яхта**. По предположению этимологов [Фасмера, Черных, Цыганенко], это заимствование из голл. языка ([голл. **jacht**- “**яхта**”[ < jagt, от jagen - “гнать [ся]”, “преследовать”, “околотиться”] ) известно в кораблестроении с конца 60-х годов XVII в. Это слово часто встречается в “Деле” о строении в с. Дединове мореходных судов чужеземцами : “у карабля... и у яхты канаты и железные снасти”, “на яхты щеглы поставить “ и др. Доп.к АИ,V,№№ 46-47, 1667 г, с. 238, с. 257, с. 271 и др. [И-ЭСЧ, 2, с. 475].

Появление данного слова в русском языке М. Фасмер также датирует серединой XVII в. [ФЭС, 4, с. 570]. Однако существуют факты, свидетельствующие о более ранней дате голландского заимствования. Исследование О.С. Мжельской лексики судоходства в “Разговорнике” Т. Фенне [1618-1619 гг.] позволяет убедиться в том, что уже в двадцатых годах XVII в. англичанин в своих записях упоминает среди прочих судов и **яхту** [записано **яхты**] как “небольшое парусное судно предназначенное для прогулок”. Следовательно, факт заимствования произошел лет на 50 раньше, считает О.С. Мжельская. [1988,с.127-142]. Употребительно слово **яхта** с XVIII века: “делать суды морские и яхты” [“Архив” Куракина, 1727 г, 69]. Упоминаются **яхты** и в архангельских таможенных документах 1710-1747гг. [Мальшева, 1997 , с.9]. Одна из ранних фиксаций лексемы **яхта** в лексикографических источниках XIX в отмечена в САР 1847г.: “родъ небольшого однопалубного судна, употребляемого для первоза знаменитыхъ лицъ или для потешнаго плаванія на морь [4, с. 1022].

Отмеченная функциональная направленность в семантическом содержании слова сохраняется в словарях XX века. Как указывает К.И. Самойлов «точно установить значение термина **яхта** не представляется возможным, т.к. **яхтами** называют разные суда. Вообще же яхта - это судно любого рода, размера и формы, служащее для морских прогулок или спорта» [2, с. 620].

По данным СМирТа и МЭСа семантический объем термина **яхта** расширяется компонентом “способ передвижения” - в большинстве случаев парусное судно” [СМирТ, 2, с. 285], ”оснащенное парусами или оборудованное механическим двигателем “ [МЭС, 3, с. 466].

В толковом словаре С.И. Ожегова лексема **яхта** представлена как многозначное слово. Дифференциация намечена по размеру судна - 1] “ большая лодка”, 2] “небольшое судно”; по назначению - 1] “спортивная”, 2] “для прогулок, спорта” [ТСО, с. 919]. Словарь русского языка в 4-х томах содержит указание на источник заимствования, способ передвижения судна и назначение : “парусное ,моторное или парусно-моторное судно, предназначенное для спортивных или туристских целей” [ голл. jaht] [МАС, 4, с. 787]. Л.П. Крысин указывает на германский источник заимствования слова **яхта** [Крысин, 1998, с.847].

**Бака́ут [бакаўт]**. Установить время вхождения данного иноязычного названия судна в лексическую систему русского языка на данный момент затруднительно. Но известно, что с самого начала своего бытования в русском языке слово **бакаут [из голл. pokhout]** было многозначным. В.И. Даль приводит следующие значения слова: ”вышедшее из употребления судно, на средней Волгъ; одно из самыхъ твердыхъ деревь, черназемновато-го цвета, съ желтою блонью” [ТСД,1, с. 39]. В МЭС лексема дается как многозначная: 1.” разновидность барки, встречается до конца XIX в. в России на средней Волге”; 2. “ древесная порода, отличающаяся особой твердостью” [МЭС, 1, с. 109].

Прекращение строительства и использование **бакаутов** еще в конце XIX в. объясняет отсутствие данного слова в составе современного литературного языка. Реалия вышла из употребления, и лексическая система русского языка адекватно отреагировала на данный факт. Это подтверждает высказывание Б.Л. Богородского о том, что для истории судовой терминологии характерен не только рост словаря, но и обратный процесс.” Давно вышли из употребления расшивы и мокшаны..., постепенно ликвидируется разнообразие судов ..., рушится пестрая судовая номенклатура. Реалии исчезают, когда перестают их делать, а названия не пропадают сразу [Богородский, 1964, с. 29 - 30]. Все сказанное, вероятно следует отнести и к истории слова **бакаут**.

**Барк.** Крупный парусный корабль **барк** появился в России с середины XVIв. [ИОРЯС 15, 4, с. 24]. Л.П. Крысин и некоторые другие исследователи считают **барк** заимствованием из англ. **bark** на том основании, что впервые на таком корабле спустился вниз по Волге до Каспийского моря английский посол Т. Рэндолф [см. Краузе-ван-дер Коп, ИОРЯС, 15, 4, с. 24; Крысин, с. 104].

М. Фасмер предполагает, что слово **барк** могло быть заимствованно из голл.**bark** или нем. **bark** [1, с. 127] В качестве голландского заимствования лексема **барк** отмечена в БАС2 [1, с. 344] и МЭС [1, с. 121].

Название судна **барк**, как о том свидетельствуют данные “Словаря русского языка XVIII в.», применяли при описании небольших парусных или гребных судов в Западной Европе: “ От того города до Венеции ъздыт морем в барках “ Пут. Тлст.[СлРЯ XVIII, 1, с. 142].

В современных терминалогических словарях в лексическом значении термина **барк** акцентируются важнейшие компоненты : “ ареал распространения”,” способ передвижения”,” характер парусного вооружения”. Итак, **барк** - это “большое морское парусное судно с тремя и более мачтами” [ СМИРТ, 1, с. 22; Самойлов, 1, с. 74]. Компонент “ назначение судна” отражен в толковом словаре [ БАС2, 1, с. 344] -”грузовое судно” и МЭС - “учебное судно [1, с. 121]. В настоящее время крупнейшим в мире учебным судном является российский четырёхмачтовый барк “Седов”.

### 2.1.2. Английские заимствования

**Бриг.** По мнению этимологов, англ. **brig** возникло в результате сокращения **brigantine**, переоформления итал. **brigantino** [ПрЭС, 1, с. 45; ШЭС, 1, с. 195; ФЭС, 1, с. 213). Заимствование относится к Петровской эпохе [Виноградов, 1987, с. 52; Марквардт, 1991, с. 107]. Означало слово **бриг** военное двухмачтовое судно. С указанием на английское происхождение лексема **бриг** впервые фиксируется в «Новом словотолкователе» Яновского (1803 г.), позднее в Слов. Акад. 1847 [с. 10]. Более ранние примеры употребления морского термина **бриг** в письменных источниках XVIII в. приведены в «Словаре русского языка XVIII в.». Цитаты указывают на проникновение данного заимствования как в публицистические жанры, так и разговорный язык образованных людей. Пример из «Архива» князя Воронцова: «Вооружать один из катеров наподобие брига о двух мачтах». Другая цитата из «Собрания морских журналов»: «Пришли ... на здышний рейд под кон-

воированием одного военного шлюпа и одного **брига** ньсколькo Английских купецких судов» СМЖ 1. 1797 -1799 [СлРЯ XVIII, 2, с. 139].

Переход слова **бриг** из круга лексики ограниченного употребления в общеупотребительную отмечен в лексикографических источниках конца XIX века. Так, В.И. Даль, представляя слово **бригъ [брикъ]** без пометы «морское», приводит следующие его значения: «двухмачтовое мореходное судно, военное или купеческое, близко подходящее къ корвету; купеческій бригъ отъ 150 до 300 тонъ» [ТСД, 1, с. 128].

Различное представление лексемы **бриг** наблюдается в лексикографических источниках XX столетия. В «Словаре современного русского языка» [МАС<sub>1</sub>] заимствованный из английского языка термин **бриг** (помета «морск.») представлен как многозначный: 1) «двухмачтовое морское судно с прямыми парусами на обеих мачтах [в XVIII - XIX веках]; 2) «класс небольших боевых кораблей парусного флота [в XVIII- серед. XIX в.]». [МАС, 1, с. 115]. БАС<sub>1</sub> сопровождает толкование слова **бриг** - «двухмачтовое парусное судно, снабженное прямыми парусами» - пометами «устар.» и «морск.» [1, с. 628]. БАС<sub>2</sub> указывает на пути перехода слова **бриг** из узкопрофессиональной сферы в лексику литературного языка. Стилистические пометы отсутствуют [1, с. 1758]. Аналогично лексема **бриг** представлена в ТСО [с. 59]. Многозначность термина **бриг** отмечена в терминологических словарях [Самойлов, 1, с. 126; СМИРТ, 1, с. 37]. В качестве военных кораблей парусного флота **бриги** использовались в военном флоте на рубеже XVII- XVIII в. для крейсерской и посыльной службы. Военные **бриги** были вооружены пушками. **Бриги** иной функциональной направленности строили на юге России (р. Дон, Днепр). Появление бригантин и шхун повлияло на вытеснение **бригов**. В настоящее время **бриги** встречаются редко [МЭС, 1, с. 175; Марквардт, 1991, с. 107; Шергин, 1961, с. 365].

**Вельбѳт**. Слово заимствовано из английского языка в начале XIX века. По данным БАСа лексема впервые фиксируется в «Новом словтолкователе» Яновского 1803 г. По сведениям этимологических словарей, англ. whale -boat «китобойное судно, вельбот» образовалось путем сложения сущ. whale «кит» и boat «судно, лодка» [ФЭС, 1, с. 289; ШЭС, 1, с. 45]. Аналогично в словаре Крысина [с. 143].

В МЭСе указывается на то, что первоначально **вельботы** действительно использовались для китобойного промысла. Классический китобойный **вельбот** имел прочную деревянную конструкцию с обшивкой вгладь, снабжался парусами и рулевым веслом. Особенности конструкции - острые образования носа и кормы - позволяли мореходному вельботу легко проходить полосу прибоя [МЭС, 1, с. 209].

Терминологические словари XX века не фиксируют использование **вельботов** в китобойном промысле. Самойлов указывает только на определенную специфику функционирования судна - «военная шлюпка» [1, с. 155]. В СМирТе словарная статья дополнена информацией об использовании **вельботов** в торговом флоте и в качестве спасательных судов. В этом случае **вельботы** имеют специальные воздушные ящики для обеспечения их непотопляемости [СМирТ, 1, с. 45].

Как видим, с момента вхождения данного заимствования в лексическую систему русского языка слово **вельбот** претерпело некоторые изменения в своем значении. На начальных этапах своего функционирования лексема обозначала суда промыслового направления, затем военного, во второй половине XX века - торговые и спасательные. МАС<sub>1</sub> фиксирует английское заимствование **вельбот** в качестве шлюпки с острым носом и кормой [1, с. 148].

**Верёя (верейка).** А.Г. Преображенский относит название лодки **верейка** «к новому заимствованию изъ англ. wherry» [ПрЭС, 1, с. 74]. Первоначально **верей** в России не строились, а заказывались в Англии, позже изготавливались местными мастерами по английским образцам. С первого десятилетия XVIII в. слово **верейя** функционировало в военно-обиходном языке. Со второго десятилетия уменьшительная форма **верейка** вытесняет название **верейя** и становится общеупотребительным. «А у нас судов толко было две верейи. Петр I [ПБП IV, 402] 1706; «Е.В. изволил иттить к Кроншлоту в верейке. Пох. журн. 1712 г. [Биржакова и др., 1972, с. 122 – 123; Розен, 1960, с. 64]. Во второй половине века название **верейка** в письменных документах не встречается [Сл XVIII в.].

Лексикографические источники фиксируют английское заимствование с первой половины XIX века. [Соколов, 1834; САР, 1847, 1, с. 111; БАС<sub>2</sub>, 2, с. 112].

МЭС приводит слово **верейка [верейя]** как многозначное: 1) «2 -или 4- весельная лодка с парусом на съемной мачте, применявшаяся в боях со шведами». По преданию, Петр I лично построил одну **верейю** еще в 1704 г. (дл. 7,7, шир. 1,55, выс. борта 0,6 м.); 2) «небольшое английское парусное судно прибрежного плавания». [1, с. 210]. СМирТ акцентирует внимание на особенности конструкции судна [1, с. 46].

Название судна **верейя** не входит в состав активного фонда лексики. В силу внелингвистических причин слово **верейя** в настоящее время является историзмом. БАС<sub>2</sub> фиксирует лексему **верейя** со значением «старинная парусная или весельная лодка» [2, с. 112].

**Иол.** Слово **иол**, вероятно, является поздним заимствованием. Сведения об использовании судна **иол** имеются только в специальных морских словарях. Так, Самойлов отмечает, что **иол** [yawl] - «небольшое парусное судно с двумя мачтами». Способ парусного

вооружения **иола** является очень удобным для яхт дальнего плавания. Иногда, замечает Самойлов, **иолы** называют ялами [1, с. 382]. Английский термин **иол** приводится в МЭС как многозначный: 1) «небольшое парусное двухмачтовое судно, использовавшееся на флоте Балтийского и Черного морей в конце XVIII - начале XIX вв. для сторожевой и разведывательной службы. Длина судна достигала 15 метров, шир. до 4 м., осадка более 2 м. Вооружение **иола** составляли пушки небольшого калибра» ; 2] « тип двухмачтового парусного вооружения яхты» [МЭС, 1, с. 491].

В современных словарях русского языка и словарях иностранных слов название судна на **иол** отсутствует.

**Кáтер.** По свидетельству этимологических словарей русского языка [И-ЭСЧ, ШЭС, ФЭС, ПрЭС] данное слово является заимствованием из английского языка [англ. cutter - «резчик», «резец» от cut – “ резать”, “кроить”] [И-ЭСЧ, 1, с. 387]. Слово известно с Петровской эпохи, т.к. встречается уже в документах 1717-1720 гг.

В лексикографических источниках середины XIX века **катеръ** отмечен как многозначное слово. Слов. Акад. 1847г. фиксирует следующие значения: 1] «одномачтовое военное судно; тендеръ»; 2] «гребное судно, дл. от 22 до 35 футовъ для перевозки людей и припасовъ»; 3] « большое перевозное судно» [2, с. 166]. То, что **катер** мог быть и парусным судном, отмечает В.И. Даль [2, с. 97]. По-видимому, в XX в. **катера** под парусами уже не ходили. Кроме компонента «вид движущей силы» в структуру лексического значения слова **катер** входит и компонент «размер». У этимологов нет единого мнения по этому признаку. П.Я. Черных указывает, что **катер** «небольшое легкое судно» [1, с. 387]. А.Г. Преображенский считает, что это «большая лодка» [1, с. 301]. Подробное описание размеров дано В.И. Далем: «... На флоте уступает только баркасу // на реках судно больше лодок и яликов» [ТСД, 2, с. 97].

Лексикографические источники XX века отмечают еще один компонент в лексическом значении слова **катер** - «расстояние, на котором используется судно»: «преимущественно для коротких переездов» [МАС]; «главным образом для коротких поездок» [И-ЭСЧ]; «дальность плавания 10-12 часов» [МЭС]. В «Толковом словаре» С.И. Ожегова уточняется специализация судна: малый военный корабль специального и вспомогательного назначения: **сторожевой катер, торпедный катер.**

Заметим, что, несмотря на наличие в лексическом значении слова **катер** компонента «небольшой по размеру», от него в современном русском языке образуется существительное с модификационным субъективно-оценочным значением, в котором суффикс - ок [**ка-**

**терок]** выражает уменьшительное значение, сопровождающееся экспрессией ласкательности.

В настоящее время слово **катер** относится к числу активно функционирующих лексем в современном русском языке [МАС, 2, с. 40] и профессиональной терминологии [СМИРТ, 1, с. 153; Самойлов, 1, с. 415]. Данное слово не утратило свой иноязычный характер и продолжает фиксироваться в словарях иностранных слов [Крысин, с. 313].

**Шхуна.** Слово **шхуна** стало известно в русском языке с XVIII века вместе с появлением на южных и северных акваториях нового парусника, обладающего большой грузоподъемностью, хорошей мореходностью, возможностью ходить очень круто к ветру. В России **шхуны** начали строить на Черном и Балтийском морях со второй половины XVIII в. Столетие спустя появились парусно-паровые **шхуны** [МЭС, 3, с. 420; Марквардт, 1991, с. 110].

Недостаточная фонетическая адаптация заимствования [от англ. **schooner**] в конце XIX в. отмечена В.И. Далем. Автор толкового словаря зафиксировал вариант слова **шкунна**: «мореходное судно о двухъ мачтахъ и особымъ, шкуннымъ вооружениемъ» [ТСД, 4, с. 638]. Именно **шкунной** называли русские поморы указанное морское парусное судно. По сведениям Б.В. Шергина, на **шкуннах** поморы ходили почти до середины XX века [1961, с. 376].

В терминологических словарях отражен ареал использования судна - «морское», способ передвижения - самостоятельный [«парусное судно»] и характер парусного вооружения - «в основном косые паруса» [СМИРТ, 2, с. 275; Самойлов, 2, с. 380-382].

Аналогично слово **шхуна** представлено в современных толковых словарях русского языка. МАС указывает на английский источник заимствования [от англ. **schooner**] и на характер парусного оснащения [4, с. 738]. В ТСО уточняется, что **шхуна** предназначена для морских просторов [с. 903].

### 2.1.3. Немецкие заимствования

**Брандер (брандár).** Одна из первых письменных фиксаций данного слова относится к 1698 г. [СлРЯ XI – XVII вв., 1, с. 315]. В «Словаре русского языка XVIII в» употребление немецкого термина **брандер** отмечается с 1700 года, варианта **брандар** – тремя годами ранее. Указанный источник объясняет лексему **брандер** как «судно, предназначенное для поджигания неприятельских судов: «О капитанъ зажигательного корабля или брандера»;

«Чернь турецкая ... говорила, что сии суда суть зажигательные брандеры. ПСМ Шшкв». [СлРЯ XVIII, 2, с. 124].

Как свидетельствуют БАС<sub>1</sub>, слово **брандер** зафиксировано в лексикографических источниках XIX в [Яновский 1803 г. и САР 1847 г.; БАС<sub>1</sub>, с. 1, с. 735]. Расширение значения слова **брандер** отмечено в БАСе<sub>2</sub>: 1) “Во времена парусного флота – судно, нагруженное горючими или взрывчатыми веществами для поджигания неприятельских судов или мостов”. 2) “В XIX – начале XX в. – судно, затапливаемое в гавани, бухте для заграждения входа и выхода из неё” [1,735]. Аналогичная словарная статья содержится в МАС [1, с. 111], СИС [с. 88] и в словаре Крысина. Автор последнего словаря указывает, что брандер является заимствованием из нем. **Brander** < **Brand** “горение, пожар” [с. 126]. На немецкий источник заимствования ссылаются толковые словари. Фасмер предполагает голландское влияние [ФЭС, 1, с. 207].

Историко-этнографические источники свидетельствуют о том, что при Петре I существовали **брандеры** специальной постройки. Такие суда направляли ночью в сторону неприятеля по ветру или течению. Перед столкновением с кораблем неприятеля команда поджигала его, спасаясь на шлюпках. Взрыв **брандера** вызывал пожар на вражеском судне. Во времена парусного флота **брандерами** стали называть груженные балластом старые суда, которые затопляли в узком фарватере, чтобы заблокировать вход в порт или выход из него кораблями противника. Так, японцы с помощью **брандеров** пытались запечатать русскую эскадру в Порт-Артуре во время русско-японской войны 1904-1905 гг. Применялись **брандеры** и во время 1-й и 2-й мировых войн [МЭС, 1, с. 173; Очерки русской культуры XVIII в., 1985, с.237].

Длительный период существования немецкого заимствования в лексической системе русского языка отразился, как мы убедились, на семантической эволюции данного слова.

**Кóч** [кóча, кáча, кóчмара]. Установить точные пути заимствования слова **коч** этимологам не удалось. М. Фасмер предполагает что это “новообразование от **кока**, уменьш. **кочка**, ср.-в.-н. **Kocke**, д.-в.-н. **Kocko**” [ФЭС 2,356]. А.Е. Аникин, указывая точку зрения М. Фасмера, предполагает и другую реконструкцию: “сравнение с эст. **Kuut**” “**шаланда, бот**”, но эта гипотеза нуждается в разработке” [Аникин<sub>2</sub>, с. 319].

Одно из первых письменных упоминаний **коча** [ж.р.] относится к началу XVII в. [СлРЯXI - XVII вв, 7. с. 387]. САР 1914 г. отмечает лексему **коча** [ж.р.] с пометами “стар.” и “обл.” [Т. 4, в. 8, с. 2501].

Появление на русском Севере судна нового типа - **коча** [кочмары] связано с расширением района хозяйственной деятельности поморского населения. Поморский **коч**

обладал удобным парусным вооружением, хорошими мореходными качествами. При попутном ветре судно проходило под парусом до 250 км. в сутки. Известно, что именно на **кочах** экспедиция под руководством С.И. Дежнева открыла пролив между Азией и Америкой [МЭС, 2, с. 132]. **Речные кочи**, как считает Цомакион, были распространены в Сибири XVI - XVII вв [1960, с. 204]. Материалы архангельской таможни XVIII в. фиксирует **речные и морские кочи, кочмары, кочмарки** [Мальшева, 1991, с. 9]. Упоминание о **кочах** находим в показаниях служивого человека. Петра Попова от 2 сентября 1711 г : “... И они немирные Чюкчи ему Петру с товарищи сказали: и прежде сего русские люди у них Чюкоч кочами морем бывали [ПСИ, 1882, с. 457].

Локальный характер распространения **коча** [Сибирь, Северный океан] указан в САР 1792 г. [Князькова, 1974, с. 112]. В.И. Даль, отмечая **коч** [**коча и кочмара**] как сибирское судно, подчеркивает, что данная реалия уже вышла из употребления [ТСД, 2, с. 180]. Действительно, в русских диалектах Сибири **коч** отмечается только в первой половине XVIII в. : “ А морем бежать на кочах парусом через губу до Янского устья трои сутки”[ Якут., 1767] [Панин, с. 65]. Современные западносибирские говоры, по мнению Л.Г. Панина, не располагают свидетельством о бытовании этого слова. Однако красноярские [туруханские] говоры до сих пор знают **коч** в качестве палубного мореходного и речного судна. [Панин, 1985, с. 98 - 99]. Сибирский **коч** XVIII в. представлял собой большую лодку с одним парусом и веслами, судно не было приспособлено к плаванию при волнах и во льдах [Бадигин, 1956, с. 347]. Аналогичное описание **коча** находим у В.В. Шергина [1961, с. 369]. В архангельских говорах в первой четверти XIX в судно беломорских промышленников именовалось **ког** [СРНГ 14, с. 40], а в последней четверти XIX в. старинное морское палубное судно с одной мачтой называли **кача** [СРНГ, 13, с. 141]. А.Ф. Журавлев предполагает вариант **ког** ошибочным написанием термина **коч** и усматривает возможность исконных источников данного названия. «Напрашивается сравнение с **кош** «плетеная корзина» (< праслав. \***kosm** < дослав. **kosio** – родственное лат. **Qualus** «плетеная корзина» < *quas – lo*), и наше слово тем самым должно служить еще одним подтверждением догадкам Й. Трира и О.Н. Трубачева о происхождении корабля, судна из плетеных сосудов» [1998, с. 97 - 98]. В красноярских говорах в этот период палубное мореходное судно именовалось **коч** [ СРНГ,15,122]. Лексикографические источники XIX в. фиксируют лексемы **кача** и **коча** [САР 1847, 2, с. 167]. САР 1914 г. представляет слово **коч** как многозначное. Стилистическая помета “стар.” указывает на то, что реалия уже вышла из активного употребления: “ кочи употреблялись прежде, более ста лет назад. Нынче слово кочь забыто и потеряно в Архангельской губернии” [ т.4, в.8, с. 252].

Современные толковые словари русского языка не фиксируют лексему **коч** и её варианты. Нет сведений о **коче** и в современных терминологических словарях.

**Шнява.** Слово считается новым заимствованием из нем. **Schnaue** [ голл. **snaauw**, англ. **snaw** - род широкого судна ] [ПрЭС, 2, с. 102].

Небольшое парусное торговое или военное судно **шнява** появилось в Северных странах Европы во второй половине XVII в. В России **шнявы** входили в состав шхерного флота Петра I и использовались для разведки и посыльной службы **Шнявы** использовались и в мирных целях [МЭС, 3, с. 411; Матвеева, 1979, с. 10-11; Очерки русской культуры XVIII века, 1985, с. 237]. Русские поморы применяли **шнявы** в качестве средств передвижения и для промысла [Малышева, 1991, с. 9]. По сведениям Б.В. Шергина, эти суда отличались неповоротливостью [1961, с.376].

Толковые словари XIX в. отмечают наряду с лексемой **шнява** вариант **шнава**. САР 1847 г. приводит это слово с пометой “ мор.” [т.4, с. 968]. В словаре В.И. Даля содержится указание на парусное вооружение судно и ареал использования : “двухмачтовое, морское судно, род шхуны” [ТСД, 4, 641]. В современных терминологических словарях **шнявы** характеризуются как небольшие парусники [Самойлов, 2, с. 564; СМИРТ, 2, с. 268]. Сведений об использовании этих судов в настоящее время нет. Толковые словари XX в. данное слово не фиксируют.

Таким образом, немецкое заимствование **шнява** осталось только профессиональным названием используемой в прошлом реалии.

#### 2.1.4. Скандинавские заимствования

**Барка.** Наиболее ранний пример употребления слова **барка** отмечен в Новгородской летописи под 1377 г. : ... вложше же Митяя в барку мертвого “ [ПСРЛ, т.4, ч.1, в.2, с. 484].В терминологическом словаре Кочина лексема **барка** объясняется лаконично - “судно” [с.25]. Памятники письменности XVI - XVII вв. содержат примеры употребления слова **барка** [**барочка**] для обозначения лодки [СлРЯ XI-XVII, 1, с. 74].

Этимологи высказывают различные точки зрения по поводу источника заимствования данного слова, т.к. оно было широко распространено как в романских языках ,так и германских. По мнению П.Я. Черных, **барка** “заимствованно [в Новгороде], м.б., из скандинавских языков. Ср. др.-сканд. **barki**, др.-дат. **barke**, совр.норв., дат. **bark**, так же в других сканд. яз. [И-ЭСЧ, 1 , с. 75]. Фасмер и Шанский предполагают греческий источник заимствования [египетское судно, лодка] [ФЭС, 1, с.127; ШЭС, 1, с. 45]. Преображенский

указывает на заимствование из фр. *bargue* [1, с. 17]. Л.П. Крысин считает, что слово **барка** восходит к итальянскому **barca**- лодка [с. 104].

Лексикографические источники XVIII в. отмечают лексему **барка** со второй половины столетия [БАС<sub>1</sub>, 1, с. 347; БАС<sub>2</sub>, 1, с. 344]. “Словарь русского языка XVIII в.” фиксирует слово **барка** как многозначное : 1] “небольшое парусное или гребное судно[в Западной Европе] // Военное судно , род лодки, шлюпки при корабле”. Заметим, что иллюстрирующие примеры приведены с описанием заграничной действительности: ”От того города до Венеции ъздыт морем в барках” Пут. Тлст. 1340; Псм Б-Б III 7 [СлРЯ XVIII, 1, с. 142]. Во втором значении **барка** представлена плоскодонным речным грузовым парусным судном: ”А возле была барка с пенькою” ПБП. 122; “ Впредь купцам... хлеб ,припасы и товары сюда в Петербург на топорных барках возить не возбранять” ПСЗ XVI 939 [там же].

Историко-этнографические источники свидетельствуют, что именно такие **барки** были самыми распространенными на территории России с XVIII в. **Барка** являлась общим названием сплавных плоскодонных судов для перевозки тяжелых грузов по рекам. Эти суда не отличались архитектурными излишествами, т.к. строились только на одну путину, а затем шли в ломку. В разных местах такие суда назывались по разному. В Зап. Сибири утвердилось название **барка**. ”Двь барки ,что прислали из Енисейска под хльбными запасами” Кн.1422, л.5, г.1702. [Цомакион, 1960, с. 32]. **Баркой** именовались такие суда в Архангельске, что зафиксировано в таможенных документах первой половины XVIII в. [Малышева, 1997, с.9] По Волге ходили **барки-беляны**, по Днепру - **картофлянки**, по Каме - **бархоты [бархаты]**, по Суре - **гусянки** [Этнография восточных славян, 1987, с. 327] Данное многообразие названий **барок** было отмечено В.И. Далем. Автор толкового словаря замечает, что ”всь эти суда вытесняются пароходными баржами, подчалками” [ТСД, 1, с. 49]. Более ранний источник XIX в. - САР 1847 г. имеет ограниченные сведения о **барке** - “плоскодонное, длинное и широкое беспалубное судно”. Отмеченное как “ум. слова барка-барочка” [ САР 1847, 1, с. 22 - 23].

Название судна **барка** [вариант **барица**] зафиксировано в северных русских народных говорах. В первом десятилетии XX в. **барицей** в архангельских диалектах называли “грубо сколоченное из досок речное судно” Арх. 1907 [СРНГ, 2, с. 116]. В Карелии в предвоенные годы использовали лодки-**барки** для осмотра мереж на подпорожском промысле семги [там же].

В объем лексического значения термина **барка**, отмеченного в терминологических словарях XX в., включены следующие компоненты : “ способ передвижения” [несамоход-

ное], ”материал изготовления“ [строится из полу обработанного леса на гвоздевом креплении”], “ особенности конструкций” [“ беспалубное плоскодонное с тупыми оконечностями”], “назначение” [“ для перевозки грузов”] [СМИРТ, 1, с. 22;Самойлов,1, с. 74-75;МЭС, 1, с. 121].

Объяснение слова **барка** в БАС2 и МАС идентичны. В первом источнике лишь содержатся дополнительные данные о времени выхода реалии из употребления [середина XX в.] [БАС2, 1, с. 347].

**Бу́са.** Одним из ранних заимствований в судостроении является термин **буса**. Название **буса** употреблялось еще в Новгородской и Псковской летописях. Так нередко назывался корабль иноземцев: “ И пособи богъ ... мужемъ новгородцем и князю Александру, и победоша поганых ньмецъ, а иньх многа их на море в бусах погибоша” Пск.1 лет.1448 г., л.62 [Срезн., 1, с. 194]. В терминологическом словаре Кочина указано 19 ссылок, иллюстрирующих слово **буса** в знач.” судно” [с. 39].

Б.Л. Богородский подробно исследовал название судна **буса**. Выяснилось, что данный термин бытовал еще в средние века на длинной приморской полосе от Венеции до берегов Исландии, не позже XV в. он вошел в язык новгородцев как заимствование из скандинавских языков, очевидно, из **норв. busa** [ФЭС, 1, с. 251].

А.Г. Преображенский, ссылаясь на Срезневского [1,194], считал ,что **буса** является заимствованием из **др.-с.-герм. bussa** “ род судна” [ ПрЭС, 1, с. 55]. Позже термин был усвоен Москвой и отсюда перенесен в низовья Волги, на Каспий и сибирские реки. От времени Новгородской колонизации слово сохранилось в вологодско-кировских говорах в значении “колода из двух связанных вместе деревьев для переправы через озера или пруды”, а также на Днепре в знач.” долбленая лодка -однодеревка”. После указа Петра I о запрещении строить “староманерные “ суда термин **буса** стал постепенно выходить из употребления. Он сохранился лишь в народных песнях и тех районах Поволжья, где развернулись события, связанные с восстанием Степана Разина [ **бусы - корабли**] [Богородский, 1964, с.21-22].

Слово **буса** в знач.” род мореходного судна “ отмечено в письменных памятниках XVII в.[СлРЯ XI-XVII вв. 1, с. 358] В “Словаре русского языка XVIII в.” лексема **буса** обозначает “дубовое долбленное двухмачтовое судно , похожее на ладью” и сопровождается пометой “обл” [2, с. 172]. В.И. Даль приводит лексему **буса** в одном значении “ большая долбленная лодка, однодеревка, съ острымъ носомъ, отрубистою кормой и округлымъ дном. [ТСД, 1. С. 144].

Слово **буса** в диалектных источниках отмечается с последней четверти XIX века. Во владимирских говорах **буса** - это “выдолбленная из одного куска дерева лодка“. В сибирских говорах **бусой** именовали китайскую лодку, джонку [1913-1914 гг.] Носители вятского диалекта называли **бусой** “выдолбленную из дерева лодку, употребляющуюся для плавания по мельничному пруду. Уржум. Вят. 1882” [СРНГ, 3, с. 308]. В русском фольклоре **бусы** ассоциировались с большими кораблями [СРНГ, 3, с. 302]. Исчезновение почти столетие назад реалии повлекло за собой исчезновение слова. Ни один современный толковый или терминологический словарь не фиксирует лексему **буса**.

**Гема́м.** Название парусно-гребного корабля **гемам** было заимствованно вместе с реалией в XVIII в. Изначально **гемамы** входили в состав шведского шхерного флота. В 1790-1823 гг. **гемамы** строили для нужд Балтийского флота. Предназначались плоскодонные трехмачтовые суда для высадки десанта, доставки провианта приморским крепостям [МЭС, 1, с. 296]. **Гемамы** использовались в России короткий период. Уже в ТСД отмечено, что **гемамь** “вышедшие изъ употребленія судно, гребной фрегат” [1, с. 347]. В словаре Самойлова термин **гемам** обозначает вооруженный гребной фрегат. Термин сопровождает помета “ истор”.

Современные толковые словари русского языка слово **гемам** не фиксируют.

**Ела [ёла].** Легкое на ходу беспалубное однопарусное судно **ела** с высоким носом и кормой применяется до настоящего времени для рыбного промысла у мурманских берегов и в Норвегии, откуда и был взят поморами образец этого судна [Бадигин, 1956, с.334; Шергин, 1961, с.367].

Точных лингвистических данных об источнике заимствования данного названия нет. Этимологические словари русского языка не отмечают слово **ела**. Но в терминологических словарях указывается, что **ела** норвежское судно [Самойлов, 1, с. 331; Меркурьев, 1997, с. 40]. Допускаем, что и сам термин был заимствован из норвежского языка. Толковые словари XIX в. фиксируют слово **ёла** как “яль, яликъ, шлюпка, лодка” [САР1897, т. 2, в. 2, с. 80]. В.И. Даль приводит лексему **ел** без указания места. Современные толковые словари русского языка лексему **ел** не фиксируют. Длительное время название судна **ёл [ёла]** функционировало в системе архангельских говоров [СРНГ, 8, с. 335] и продолжает функционировать в русских говорах Севера до настоящего времени, что объясняется сохранением в жизни диалектоносителей самой реалии, обозначаемой этим словом [Ивашова, 1999, с. 2]. И.С. Меркурьев отмечает лексему **ёла** как “устар” [1997, с.40].

Современный терминологический словарь Самойлова кроме термина **ела** указывает вариант **иола**. Ареал функционирования прежний - северные акватории.” **Ела**-норвежская промысловая беспалубная ладья, шлюпка по образу судов викингов” [1.331].

**Шнёка** [снёка, шняка]. К одному из самых старых заимствований в судоходной терминологии относится псковско-новгородская **шнека** [снека], заимствованное из древнескандинавских языков [др.-сканд. **snekkja** ”длинное судно”, шв. **snacka**, ср.-н.-нем. **snicke**] [ ФЭС, 4, с. 462; ПрЭС, 2, с.102].

В древнерусских памятниках письменности **шнека** обозначала вид вооруженного судна [ Лавр. летопись под 1263 г.] : “Наъха на шнеку видьвъ королевича...” [ПСРЛ, 1, с. 479; Срезн., 3, с. 1598, с. 453; Мавродин, 1949, с.135; Мжельская, 1988, с. 127-142; Филин, 1972, с. 574-575].

По сведениям Б.В. Шергина [1961, с. 376] и П.Я. Черных [1956, с.136] слово **шняка** [шнёка] с древнерусской эпохи до недавнего времени употреблялось в Поморье. Н.М. Ивашова отмечает функционирование лексемы в говорах русского Севера и в наши дни [ 1999, с. 2]. Из лексикографических источников XIX в. лексему **шняка** отмечает только толковый словарь В.И. Даля в знач. “ архангельская рыбопромышленная морская лодка, длиною в 5 сажений, шириной в сажень с лишком ; одна мачта и три пары весел [4, с. 586]. Использовались **шняки** для выхода на зверобойные промыслы и рыбную ловлю. Срок службы составлял до 15-20 лет [Кузнецов, 1956, с.117].

Современные толковые словари русского языка и терминологические источники лексему **шняка** не фиксируют.

## 2.1.5. Романские заимствования

Романские заимствования включают в себя заимствования из итальянского, французского и испанского языков.

### 2.1.5.1. Заимствования из итальянского языка

**Бригантина** [бригантин]. Примеры наиболее раннего употребления слова **бригантина** в русских памятниках относится к концу XVII в. : “ никто дерзнуть отстать оть командирского бригантина, но оному послѣдовать поть пьнею”. Петр I, 281 1699 “ [СлРЯ XI-XVII, 1, с. 329]. **Бригантин** отмечается в “Московских ведомостях” 1705 г. [ШЭС, 1, с. 196].

Этимологи предлагают разные точки зрения на источник заимствования. Н.М. Шанский считает, что **бригантина** является французским заимствованием. М. Фасмер указывает на непосредственное заимствование из итальянского языка [ФЭС, 1, с. 123]. Последнюю точку зрения разделяют составители БАС<sub>2</sub>, СИС и Л.П. Крысин.

Как свидетельствуют различные источники [МЭС, 1, с. 176; Самойлов, 1, с. 126; Розен, 1960, с. 43; Шершов, 1940, с. 119] **бригантина** в средние века использовалась в бассейне Средиземного моря в качестве пиратского корабля. [ср.лат. brigadus - разбойник]. Однако в Петровскую эпоху **бригантины** были военными кораблями и торговыми [Очерки русской культуры XVIII в., 1985, с. 237; Шергин, 1961, с. 365].

По данным БАС<sub>2</sub>, из лексикографических источников XIX в. лексему **бригантина** фиксирует САР 1806 г. [1, с. 313] и “Словотолкователь” Яновского [1803г] [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 759].

Современные терминологические словари предлагают разное объяснение термина **бригантина**. Самойлов приводит лексему как многозначное слово: “1. Бриг малого или среднего размера. 2. В раннюю эпоху парусного флота - пиратское судно; позже эти суда вошли в состав флота в качестве посыльных и разведочных судов” [1, с. 126]. СМИРТ акцентирует внимание на характере парусного вооружения и времени функционирования судов: “парусное судно с двумя мачтами (XVI–XVIII вв.) [1, с. 37].

БАС<sub>1</sub> приводит лексему **бригантина** с помет. ”устар” и “морск”. По данным МАС<sub>2</sub> [1, с. 115] и БАС<sub>2</sub> [1, с. 759] слово **бригантина** входит в состав литературного языка в значении небольшого двухмачтового парусника и гребного военного судна. В современном русском языке **бригантина** - не утратила свой иноязычный характер и продолжает фиксироваться в словарях иностранных слов как итальянское заимствование [СИС, с. 89; Крысин, с. 127].

**Галеас** [галиас и гальас]. Наиболее ранний пример употребления слова **галеас** представлен в письмах и бумагах Петра I [1688-1712]: “Галеры и суда, по указу вашему, строятся; да нынче же зачали дьлать... два галиаса” ПБП I 55 [1793] [СлРЯ XVIII, 5, с. 84]. В данном словаре итальянское заимствование **галеас** [от ит. galeazza “большая галера”] представлено как морской термин. Лексикографические источники XIX века название судна **галеас** не отмечают.

В терминологическом словаре Самойлова термин **галеас** указан в следующих значениях: “1] боевой корабль типа большой галеры XVI - XVII вв.; 2] у датчан и шведов **галеас** - небольшое двухмачтовое судно; 3] небольшое парусное судно на северо-западе Евро-

пы”[1, с. 228]. Современные толковые словари русского языка данное название судна не фиксируют.

**Габáра.** По предположению А.Г. Преображенского, название плоскодонного морского судна **габара** заимствованно из ит. **gabarra** ”небольшое широкое плоскодонное судно“ и относится к одному семейству с лат. **gabata** “чашка, блюдо” [ПрЭС,1, с. 112].

В России **габары** строились в конце XVIII в. на Черном море [МЭС, 1, с. 277]. Вероятно, «стаж» использования данной реалии был коротким, так как уже В.И. Даль отмечает, что **габара** ”вышедшее из употребления прибрежное морское судно плоскодонное, разной величины” [ТСД, 1, с. 339; СРНГ, 6, с.83]

Из лексикографических источников XX в. слово **габара** отмечено в терминологическом словаре Самойлова в значении рода грузового парусного судна во Франции [1, с. 223]. Словари современного литературного языка лексему **габара** не фиксируют. Отсутствует слово и в словарях иностранных слов.

**Галéра.** Происхождение термина **галера** не совсем ясно. Мнение этимологов по поводу источника заимствования разделились. Горяев [с.18], Преображенский [1, с. 117] и Шанский [1, с. 15] предполагают, что **галера** - это итальянское заимствование, которое является изменением более древнего *galea*, заимствованного из греч.-визант. *Γάλεά* ”мелкий хищник”. Вероятно, судно названо по признаку быстроты перемещения. М. Фасмер предполагает как немецкий источник, так и итальянский [ФЭС, 1, с. 386].

Составители БАС<sub>2</sub>, СИС и Л.П. Крысин указывают на итальянские источники [БАС<sub>2</sub>, 3, с. 24; СИС, с.108; Крысин, С.157]. М. Фасмер отмечает, что впервые слово **галера** зафиксировано в текстах 1665 г. Однако, по сведениям В.В. Введенского, слово **галера** употреблено почти на полвека раньше в “Вестях -Курантах”: “... на галеры не возит “ В-К [1600-1639] [1974.с.42 - 47].

В итальянской рукописи “Описание мореходных судов”, исследованной Б.Л. Богородским, данное судно представлено так: “ Галера . Первое называется **галера** - енералиция; другое тож зовется **галера** де капитан генерал; третим названием **галера** бастарда...” [Розен, 1960, с. 99].

В качестве большого многовесельного [до 180 весе] парусника судно известно в русском флоте с эпохи Петра I: “Новым мастерам вели дьлать **галеры** по указу” МРФ.І 25 [СлРЯ XVIII, 5, с. 84]. Просуществовал **галерный флот** до 1828 г. Первые суда строили в Воронеже итальянские мастера. Гребцами на **галерах** были осужденные на бессрочную каторгу стрельцы -бунтовщики и пленные турки [ МЭС, 1, с. 284; Розен, 1960, с.30; Очерки русской культуры XVIII в., 1985, с.237].

САР 1847 г. фиксирует слово **галера** как многозначное. В знач. “военное судно, плававшее под парусами и на гребль” лексему сопровождает помета “стар.” [1, с. 254]. В.И. Даль также отмечает, что **мореходная галера** вышла из употребления в XIX в. [1, с. 341]. Только в словаре Пискунова [1882 г.] **галера** употреблена для обозначения **речной** плоскодонной **лодки** большого размера [с. 48]. Вероятно, что со второй половины XIX в. **галерами** именовались уже другие суда - “неуклюжие, плоскодонные дощаники, до 12 саж. дл., служащие и паромы” [ТСД, 1, с. 341] Подтверждают данное наблюдение Бурнашов [СРНГ, 6, с. 110] и Самойлов [1, с. 229].

БАС<sub>2</sub> приводит лексему **галера** как многозначное слово: “ 1] Старинное гребное военное судно [на котором в Зап. Европе гребцами были рабы, пленные и каторжники]. 2] Только мн. Наказание для осужденных на каторжные работы - принудительный труд в качестве гребцов на таких судах “ [3, с. 24].

Лексема **галера** зафиксирована в СИС [с.108] и в словаре Крысина [с. 157] в значении старинного гребного парусного судна, существовавшего до конца XVIII в., и в значении каторги. Источником заимствования указан итальянский язык.

**Гондола.** В значении “ легкая одновесельная плоскодонная венецианская лодка с каютой для пассажиров” слово **гандола** [И-ЭСЧ, 1, с. 202.; ФЭС, 1, с. 436; ШЭС, 1, с. 126]. Например в «Космографии» 1670 г. в рассказе о Венеции встречается слово **гундулы**. В петровское время название судна упоминается в “Архиве” Куракина 1707г.

С иным [устаревшим] ударением лексема **гондола** отмечена в лексикографических источниках XIX в. [ Яновский, 1802; САР 1847; САР 1892]; [БАС<sub>2</sub>, 3, с. 224].

БАС<sub>2</sub> отмечает несколько значений у лексемы **гондола** : “ 1] длинная одновесельная плоскодонная венецианская лодка с поднятым фигурным носом и высокой кормой 2] товарный вагон без крыши; 3] подвесная корзина воздушного шара; 4] элементы конструкции самолета; 5] часть батискафа “ [ 3, с. 224]. Те же [1 и 3] значения отмечены в словаре Ожегова [с. 37]. Совпадают толкования данного слова [ в 1,2 и 3 значениях] в БАС<sub>2</sub> и СИС [с. 139].

**Скампавёя.** Этимологические словари русского языка не фиксируют слово **скампавёя**. Примерную дату вхождения итальянского заимствования в систему русского языка можно установить по письменным источникам XVIII в. и лексикографическим данным XIX - XX вв. **Скампавёя** является , вероятно, поздним заимствованием. Она из первых фиксаций слова встречается в записях А. Меньшикова от 1704 года.” Скампавёя в С.-Петербург вести невозможно, а лавки и рули здесь бы делать”. А. Меньшиков МРФІ, 28. 1704. [Биржакова и др., 1972, с. 123]. Как свидетельствуют историко-этнографические ис-

точники, **скампавея** представляла небольшой гребной корабль русского шхерного флота XVIII в. Внешне **скампавея** напоминала уменьшенную венецианскую галеру. Всего в первой четверти XVIII в. было построено около трехсот **скампавей**. Русские **скампавей** были лучше приспособлены для действия в шхерах, чем большие шведские корабли, что сыграло роль в победе России над Швецией в Северной войне 1700-1721 гг. САР 1847 г. отмечает лексему **скампавея** как морской термин: “малое судно ; весьма легкое на ходу” [4, с. 268]. Самойлов отмечает у слова **скампавея** следующие компоненты : “ размер судна” - “ малая галера”, “ способ передвижения” - гребное; “функциональная направленность “ - военное судно для операций в шхерах; «характер вооружения” - имела пушки на носу [ 2, с. 297] .

С исчезновением реалии слово через определенное время [к концу XIX в.] вышло из употребления. В современных словарях русского языка лексема **скампавея** отсутствует.

**Шебэка [хебэка]**. Точную дату и пути проникновения в русский язык названия судна на **шебека** определить затруднительно. По свидетельству МЭС, слово **шебека** является итальянским заимствованием [ от **ит.** scibesso] XVIII в. Этимологические словари не фиксируют такое название судна.

Одно из первых упоминаний слова **шебека** встречается в Сборнике военно-исторических материалов XVIII в. : “ Две шебеки, два корвета” Сув.[ СВИМ IV, с. 170] 1788 г. [ Биржакова и др., 1972, с.123].

В XIX в. **шебеки** превратились в быстроходные торговые суда. Именно так объясняет лексему **шебека** В.И. Даль [ 4, с. 626]. С морских линий **шебеки** сошли в самом конце XIX столетия, став рыболовными и каботажными судами водоизмещением 30 - 60 т. [ МЭС, 3, с. 399]. Лексикографические источники XX века данное слово не фиксируют.

### 2.1.5.2. Заимствования из французского языка

**Баржа**. Развитие техники судостроения требовало в конце XVII в. создания судна, которое удовлетворяло бы всем условиям паровой тяги. Таким типом оказалась **баржа**. По мнению этимологов [ ФЭС, 1,126; И-ЭСИ,1,74], **баржа** в значении “грузовое судно, обычно плоскодонное” как общеупотребительное известно с Петровской эпохи. Более ранняя дата [сер. XVII в.] фиксирования слова **баржа** отмечена во Вкладных книгах Антониева Сийского монастыря: “Дал вкладом воложанинъ посацкой человек Омельянъ Федоровъ у города 2 баржи на монастырское дворовое строение” [СлРЯ XI-XVII вв., 1, с. 74]. По мнению П.Я. Черных, единичная, не привившаяся попытка передачи английского

**barge** относится к периоду пребывания Петра I в Англии : “ в мелкие суды , называются барджи [ 1698 г.]. “ Однако английский вариант слова **барджа** отмечен почти столетие спустя в переписке ЕкатериныII с князем Г.А. Потемкиным [1782-1791 г.]: “ Пришли барджу да верейку в Лахту “ [СлРЯ XVIII, 1,142]. **Баржа** в СлРЯ XVIII в. - “ небольшое гребное судно с каютой для пассажиров”.

По устойчивому мнению лингвистов , слово **баржа** является заимствованием из фр. **barge**. Ср. фр. barge, - “баржа”, “плоскодонное судно “ [И-ЭСЧ, 1, с. 74; ФЭС 1, с. 126; Крысин, с. 104; Богородский , 1964, с.29]. На английский источник заимствования указывает Н.М. Шанский , ссылаясь на данные САР 1789 г. [1, с. 102].

Расширение значения слова **баржа** отмечено в конце XIX в. Так ,если САР 1847 г. отмечает лексему **баржа** как “небольшое гребное судно “,то уже у Даля **баржа** - это и “большое гребное судно, катеръ о 20 -ти и более веслах” и “ подчалокъ, грузовое судно безъ паруса и весел , которое берется въ таскъ [ на буксирь] парухомъ” [1, с. 48]. Расширение сферы употребления привело к появлению различных модификаций судна в XX в.: сухогрузная б., наливная б., тентовая б., рефрижераторная и др.. Самоходную **баржу** нередко называли самоходка [СМИРТ, 2, с. 143].

К.И. Самойлов в терминологическом словаре выделяет в отдельную словарную статью словосочетания **баржа речная** [1,72] . МЭС отмечает , что по району плавания **баржи** различают еще морские и озерные [1,119].

Ареал распространения **баржи** был весьма широк. Отмечено слово **баржа** и в словаре рыбаков Волго-Каспия в значении большого грузового судна [ Копылова, с. 7]. Ярославские говоры в конце XIX в. [1895-1896 гг.] фиксируют название **барженька** в знач. “ небольшая баржа до 40 м. длиной” и **баржонька** -”небольшое судно” [СРНГ, 2, с. 115].

Современные толковые словари русского языка отмечают лексему **бáржа** и **баржа́** как равноправные варианты в одном знач.- ”грузовое плоскодонное самоходное или несамоходное судно “ [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 342; ТСО, с. 36]. С пометой “разг”. БАС<sub>2</sub> фиксирует название **баржонка** [1, с. 342]. В словарях иностранных слов **баржа** отмечена как французское заимствование в знач. “несамоходное грузовое судно” [СИС, с. 71; Крысин, с. 104].

**Бомбáрда**. Наиболее раннее лексикографическое фиксирование французского заимствования **бомбарда** [фр. **bombarde**] отмечено в “ Словотолкователе” Яновского [1803 г.] и словаре Соколова [1834 г.] [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 704].

Учитывая общеизвестный факт отставания лексикографической фиксации от реального вхождения заимствованного слова в систему русского языка, можно предположить, что данное слово было известно уже в XVIII в. В современном толковом словаре слово

**бамбарда** отмечено как многозначное: 1. “Пушка большого калибра, применявшаяся в XIV -XVI вв. для метания каменных ядер при осаде или обороне крепостей”. 2. “Старинное судно с мортирами для метания бомб” [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 704]. Аналогично в словаре Крысина [с. 122]. Современные терминологические словари название судна не фиксируют.

**Голёт** [галёт, гуллёт]. В русском языке французское заимствование **голет** [от фр. *goëlette*] укрепились в XVIII в. в значении “судно типа шхуны” [СлРЯ XVIII, 5, с. 152].

Одна из первых фиксации слова относится к 1795 году. В “Трехязычном морском словаре” А. Шишкова **голет** обозначал судно типа шхуны. Встречается название **голет** в перечне судов в “Собрании морских журналов...” [1797-1799 гг.]: “Имена судов: ...галета Утка, Чайка, Гусь” [СлРЯ XVIII, 5, с. 152]. В русском флоте, по данным словаря Самойлова, **гуллеты** [галеты] существовали ограниченный период - с 1790 по 1835 гг. [1,283]. Строили русские **голеты** для Черноморского и Балтийского флотов. Из лексикографических источников XIX в. слово **голеть** отмечено только у В.И. Даля в знач. “небольшое двухмачтовое судно” [ТСД, 1, с. 366]. На рубеже XIX и XX вв. название **голет** было вытеснено названием шхуна. Термин **гуллет** в словаре Самойлова сопровождается пометой “стар”. Современные толковые словари русского языка и иноязычных слов, лексему **голет** не фиксируют.

**Корвёт** [корвётта]. Французское заимствование **корвет** [фр. *corvette* - транспортное судно] появилось в русском языке с 80-х годов XVIII в. в значении “небольшое военное судно типа фрегата”.

Первые примеры употребления слова **корвет** находятся в переведенных с французского языка военно-морских книгах: “Строятся и другие фрегаты между сим [40 пушечным] и корветою, В коих пропорция показана на таблице “ 1788 г. [с фр.]. Лексема вводится в русскую часть иноязычно - русских словарей. В этих источниках преобладает форма женского рода **корвет**[т]а, м.р. - результат адаптации данного грамматического типа имен [Биржакова и др., 1972, с. 431]. Первая словарная фиксация формы м.р. слова **корвет** указана в САР 1847 г. [2, с. 202]. В.И. Даль отмечает слово **корветь** еще как однозначное [ТСД, 2, с. 161]. Толковые словари русского языка XX в. фиксируют лексему **корвет** уже многозначной. В первом значении лексема обозначает трехмачтовый военный морской корабль средних размеров в парусном флоте XVIII-XIX вв.; во втором – военный сторожевой корабль [МАС<sub>2</sub>, 2, с. 102; ТСО, с. 295].

Термин **корвет** отмечен в терминологическом словаре Самойлова как “трехмачтовое военное судно с открытой батареей. Предназначалось для разведок и посылок [1, с. 468]. Иноязычный характер лексема **корвет** не утратила. Слово продолжает фиксироваться в

словарях иностранных слов как французское заимствование [СИС, с. 254]. Л.П. Крысин сопровождает лексему корвет пометой “ист.” [с.359].

**Фрега́т.** Одна из первых письменных фиксаций слова **фрегат** отмечена в 1644 г. в переводе посыльных грамоток и вестовых писем Юстуса Филимонатуса, посланных из Гданьска в Москву Л.А. Шлаковскому: “ ... сорок дюнкерских фрегатовъ” В-К-1,78.491 [Введенский, 1974, с. 44]. В.В. Введенский указывает на голландский источник заимствования слова **фрегат**. С.Я. Розен [1960, с.104] и Л.П. Крысин [с.762] предполагают итальянское влияние. М. Фасмер не исключает возможность заимствования “прямо из **франц.** **Fregate “фрегат”** [ФЭС, 4, с. 207]. Современные толковые словари и словарь иностранных слов фиксирует лексему **фрегат** как заимствование из французского языка [МАС2, 4, с. 583; СИС, с. 541].

Наиболее часто слово **фрегат** употреблялось в письменных источниках кон. XVIII - нач. XIX вв., переведенных в том числе с французского языка [Биржакова и др. 1972 г., с. 123]. Лексикографические источники XIX в. отмечают лексему **фрегат** в одном значении [как и в момент заимствования] - “военный трехмачтовый парусник” [САР 1847, 4, с. 827; ТСД, 4, с. 538]. Слово претерпело семантические сдвиги в XX столетии. Мощный в прошлом военный **фрегат** в настоящее время представляет собой сторожевое судно со слабым вооружением. Это отмечено во многих лексикографических источниках. То, что выделяется в словарной статье МАС<sub>2</sub> как оттенки первого значения у слова **фрегат** - “корабль переходного типа между легким крейсером и миноносцем для противолодочной и противовоздушной обороны”, в словаре С.И. Ожегова и СИС вычленяется как самостоятельное второе значение [ТСО, с. 857; СИС, с. 541].

СМИРТ фиксирует термин **фрегат** в одном значении: “трехмачтовый военный корабль, выполнявший в эпоху военного парусного флота назначение современного крейсера” [2, с. 247].

**Шала́нда.** Вопрос о времени и источнике заимствования слова **шаланда** на данный момент остаётся открытым. “Сравнение с фр. **chaland dateau plat**, плашкот, плоскодонное судно в звуковом и семасиологическом отношении вполне совпадает, но каким образом могло быть взято из французского языка? Не занесено ли моряками в Одессу, Севастополь и прочее? [ПрЭС, 2, с. 85]. В этом же словаре указано на диалектный характер [черноморск.] данного наименования. Современные толковые словари указывают на французский источник заимствования [БАС<sub>1</sub>, 17, с. 1243]. Л.П. Крысин возводит фр. **chaland** к позднегреческому **chelandion** лодка [с. 791]. У В.И. Даля **шаланда** - “черноморское, плоскодонное, рьчное судно, паромъ» [ТСД, 4, с. 619].

В XX столетии все лексикографические источники отмечают полисемантическую лексему **шаланда**. Словарные статьи в МАС<sub>2</sub> [4, с. 698] и ТСО [с. 891] совпадают. В первом значении **шаланда** – “небольшая мелкосидящая баржа “. Во втором – “парусная плоскодонная рыбацкая лодка на Черном море.” А.А. Клыков отмечает, что на Каспийском море **шаландой** именуется плавучий рыбзавод. В Очакове, Одессе и на Дальнем Востоке – это небольшое учебно-парусное рыболовное судно [с. 73]. В словаре Самойлова **шаланда** – “небольшое, несамоходное, мелкосидящее судно [баржа], служащая для погрузки судов и для других работ” [2, с. 542]. Наблюдаемое семантическое изменение лексемы **шаланда**, связано, видимо, не только с изменчивостью морской терминологии, но и определенными внеязыковыми факторами.

### 2.1.5.3. Заимствования из испанского языка

**Галион**. Слово **галион** становится известным в русском языке с начала XVIII века. Наиболее ранний пример его употребления представлен цитатой из Ведомостей времен Петра Великого : “ Галионы прежде не отойдут, дондеже гибралтар взят будет.” Вед. I 236 [1703 –1719]. В “Прибавлении к Московским ведомостям “ встречается описание судна : “Галлионы суть трехпалубные корабли”. Прибав.. М.В. 1783.269 [СлРЯ XVIII, 5, с. 85]. В данном словаре лексема **галион** определяется в качестве морского термина, обозначающего “большой военный или торговый испанский корабль”.

САР 1847 г. отмечает лексему **галионъ** как многозначное : 1] “рыбка”; 2] “Большой, военноторговый, испанский корабль, служивший для перевозки драгоценных металлов из нового света в Испанию” [1, с. 254]. У Самойлова термин **галион** моносемантичен, значение идентично второму значению САР [1, с. 229]. Все указанные источники акцентируют внимание на том, что судно **галион** – испанское. Это позволяет предположить, что и слово, называющее данную реалию, было заимствовано из испанского языка. Современные словари русского языка название судна **галион** не фиксируют. Автор “Толкового словаря иноязычных слов” Л.П. Крысин возводит исп. **galeon** к лат. **galea** (шлем). Слово сопровождает помета “ист.” [с. 157].

**Каравелла**. Источник заимствования данного названия судна точно не установлен, но в “ Словаре русского языка XVIII в. “указывается на испанский язык [ исп.. **carabella** через ит. **caravella**, фр. **caravelle**, нем. **Caravelle**]. У португальцев и испанцев **каравелла** обозначало легкое быстроходное судно[ СлРЯ XVIII, 9, с. 252].

В словарях иностранных слов лексема **каравелла** считается заимствованием из французского языка [ СИС, с. 215; Крысин, с. 304]. Письменные источники XVIII в. отмечают несколько вариантов данного названия судна - **каравель** 1703 г., **каравеля** 1705 г. и **каравелла** 1729 г.: “ Французы три португальские каравелли [португальские малые корабли] взяли и в кадике привезли”. Вед. I 228; “ Фердинанд де Картец... 1519 годъ на 10 каравеллах и 3 яхтах ...в Америку отъѣхал”. Прим. Вед. 1729 121 [СлРЯ XVIII, 9, с. 252]. “ Словотолкователь” Яновского [1803 г] фиксирует две формы - **каравель** и **каравелла**.

В современном терминологическом словаре морских и речных терминов отмечено, что **каравеллами** назывались морские парусники XIII-XVII вв., высокобортные, со сложной системой парусов. Именно на **каравеллах** Колумб переплыл Атлантический океан, а Васко де - Гама достиг Индии [СМИРТ, 1, с. 151].

В современном толковом словаре русского языка **каравелла** обозначает “старинное морское трехмачтовое судно у португальцев и испанцев”. Лексема представлена как заимствование из испанского языка [БАС 1, 5, с. 798].

### 2.1.6. Греческие заимствования

**Галёя**. Раньше, чем отразиться в письменных источниках, слово **галёя** проникло в устный русский язык. М. Фасмер называет термин **галёя** “народным заимствованием” в отличие от “книжных” [Богородский, 1976, с. 266].

В памятниках письменности **галёя** встречается редко. Самое раннее письменное свидетельство об употреблении термина относится к XVIII в. В Новгородской I летописи под 1204 г. рассказывается о разграблении Константинополя крестоносцами, нанявшими для осады города **галей** у венецианских купцов “Инии же корабли ихъ к галёе ихъ стояху назаде, боящеся зажьжения” [Срезн., 1,509]. Тот же термин, но в варианте **галия** встречается в “Житие ихожень и Даниила Игумена” 1496г. [ФЭС, 1, с. 386]. Как видно из цитат, **галёями** [**галиями**] назывались иноземные суда, греческие и итальянские. Собственно русские суда в первый раз названы **галёями** в итальянской летописи под 1182г. [СДРЯ XI-XIV вв. 2, с. 316.] Как равнозначные по значению термины **галёя** и **галия** отмечены в словаре Кочина [с.64]. Позже термин **галёя** встречается в Вестях - Курантах как “вид плоскодонного судна” [Введенский, 1974, с. 44]. По мнению Н.П. Загоскина и В.П. Кузнецова, название судна **галёя** в русском языке не было устойчиво. Его применяли без приложения к какому-либо определенному виду судов [1910, с. 396; 1956, с.17]. С конца

XVII-нач. XVIII в. **галейми** стали называть иноземные, но хорошо освоенные на русских верфях суда-галеры. “Завтрешнего дня пойдет рано с Воронежа господинъ адмираль да съ нимъ 8 галей” ПБП т.62 1696 г; “Указано мнѣ к будущей войнѣ дѣлать галеи”. ПБП I 53 [СлРЯ XVIII, 5, с. 85]. Лексикографические источники XIX века название судна **галей** не отмечают. Вероятно, что к этому периоду суда такого типа прекратили строить и эксплуатировать. Современные толковые словари русского языка и иноязычных слов лексему **галей** не фиксируют.

**Каторга.** Существуют различные гипотезы относительно происхождения данного слова в русском языке. А.Г. Преображенский [1, с. 301], Н.М. Шанский [с.191], П.Я. Черных [1, с. 387], Г.П. Цыганенко, [с.194-195] предполагают заимствование из **ср.-греч. Κάτεργον [katergon]** - “галера”, первоначально “работа в нижних ярусах гребных судов”. В русском языке **каторга -из\* катерга** вследствие межслоговой ассимиляции гласных. Форма ж.р. на **а-** под влиянием **лодья, лодка** и других названий судов на **а**. Форма с **О** вместо **А** в неударенном положении - явление орфографическое. В.И. Даль связывает **каторга** с “кат ,а это, кажется ,от катать ,бить” [2, с. 98]. Е.Н. Шипова [с.171-172] и Радлов [2, с. 326] предполагают, что слово **каторга** могло попасть в русский язык из турецкого, заимствовавшего его из греческого.

Современные толковые словари русского языка фиксируют лексему **каторга** как заимствование из греческого **Κάτεργον** - “галера” [БАС<sub>1</sub>, 15, с. 877; МАС<sub>2</sub>, 2, с. 41].

В XVI-XVIII вв. слово **каторга** было общепринятым названием галеры в России [Введенский, 1974, с. 42 - 47], а после Азовских походов Петра I [1696 г.], когда гребцами на них впервые стали осужденные стрельцы, пленные турки и татары, слово означало уже место принудительных работ преступников.[МЭС, 2, с. 44].

Изменение семантики изначально корабельного термина отразилось в лексикографии XIX в. САР 1847 г. отмечает слово **каторга** многозначным ,причем ,в первом значении [“мореходное гребное судно; галера”] лексему сопровождает помета “стар”. Кроме судна, термин **каторга** обозначал “место, куда ссылаются преступники на работу “ и “тяжкое, горестное житье”[2, с. 166].Расширение значения произошло за счет метонимического переноса. У Пискунова [1882 г.], однако, слово **каторга** по-прежнему однозначное - “турецкое невольническое судно” [с.102]. САР 1914 г. приводит в вопросительной форме слово **катора**, возможно, вместо **каторга**. Данное слово отмечено в пермских говорах в знач.” родъ барки, речного судна” [т.4, в.8, с.2473]. Это единичный случай фиксирования в диалектах данного заимствования. Таким образом, в силу внелингвистических причин греческое заимствование **каторга** в значении “судно” стало историзмом.

### 2.1.7. Славянские заимствования

**Витина** [виту́ма]. Письменные источники указывают на то, что слово **витина** было известно еще в старорусском языке в знач. "барка, речное судно" [СлРЯ XI -XVII, 2, с. 193].

В СлРЯ XVIII в. в объем лексического значения слова **витина** включены минимальные сведения технического характера - "речное плоскодонное судно". "Некоторые струги и виттины переняты и задержаны." "Употребляющиеся здесь витины не онако как только в большие воды ... служат" [СлРЯ XVIII, 3, с. 176].

До сих пор нет общепринятого мнения по поводу происхождения слова **витина** [виту́ма]. М. Фасмер предполагает, что **витина** - "речное судно на Немане и Припяти [минск., град., каунасск]. Из польского **więcina**, которое связано с **витвина**, **ветвь**. Объяснение формы **витим** затруднительно [ФЭС, 1, с. 321]. Ю.А. Лаучюте предполагает балтийское влияние [с. 28 - 29]. В ТСД **витина** "минск. гродн., ков. ходовое плоскодонное судно [ не барка] по Ньману и Припяти : до 20 саж. длиною и до 4 шир" [1, с. 207].

Оба варианта названия судна - **витина** и **витима** отмечены в русских говорах [лен]. Как свидетельствует Бурнашов, **витимами** в 1843 -1844 гг. называли речные суда, которые строятся в верховьях Немана и используются на этой реке, реже на Припяти [СРНГ, 4, с. 301]. Название судна **витина** [виту́ма] сохранилось только в диалектах.

### 2.2. Заимствования из тюркских языков

**Байдак**. Этимологи не дают точного ответа на вопрос, откуда пришло слово **байдак** в русский язык. А.Г. Преображенский предполагает, что слово заимствованное, но не указывает конкретного языка- источника [ПрЭС 1, с. 50]. М. Фасмер ограничивается утверждением: "По-видимому, восточное заимствование" [ФЭС, 1, с. 107].

По мнению Б.Л. Богородского, подробно исследовавшего историю данного термина, ближе всех к выяснению этимологии слова подошел известный тюрколог проф. Н.К. Дмитриев, предполагавший связь названия судна **байдак** с туркменским **bajdag** [флаг]. Именованье кораблей по названиям судовых деталей - общеизвестный факт [ ср., например, буксир - "канат" и "судно"]. На тюркское происхождение термина указывает и "гармония гласных в слове", и типичный суффикс - "ак", а также наличие в русском языке некоторых названий судов тюркского происхождения: **каюк**, **фелюга**. По мнению Б.Л. Богород-

ского, русский язык заимствовал термин **байдак** с Волги из языка казанских татар, где оно бытует до сих пор в знач. “лодка”, ”барка” как устаревшее и областное [1971, с. 71 - 81].

Самой ранней датой употребления слова **байдак** считается свидетельство Псковской летописи под 1570 г.: ”А во Псковь байдаки и лодыи большіи посохом тянули подь Ливонскіе города”[Срезн., 3,7, Дополн]. К XVI в. относится фиксация этого слова в формах **байдак** и **бодак** -”речное судно” [СлРЯ XI-XVII, 1, с. 66, с. 268]. Объяснение лексемы **байдак** в САР 1847 г. и словаре Пискунова [с. 10] весьма лаконично - “речное судно “[ 1, с. 18]. В.И. Даль толкует лексему **байдакъ** [ и **байдакъ**] подробно: “рѣчное судно по Днѣпру и притокамъ его, дл. 15-25 саж., шир. 2 - 4 саж., в осадкѣ 6 - 9 четв., поднимает 1015 - т. пудов. Байдаки обь одной мачтъ, об одном парусь, как волжскія расшивы; закавказскіе байдаки меньше, сажень шести» [ТСД, 1, с. 38]. Подробное объяснение термина дается в старейшей русской морской энциклопедии Г.А. Леера [1883 г.]. Современный “Морской энциклопедический словарь” указывает кроме значения «судно» еще одно значение -” небольшая плавучая водяная мельница на р. Дон” [МЭС, 1, с. 101].

В русском языке XVIII в. **байдак** - малоупотребительное слово. Оно редко встречается в языке законодательных актов и путешественников [СлРЯ XVIII, 1, с. 128]. В Смоленских говорах начала XX в. [1902 - 1904 гг.] **байдаками** именовали широкими плоскодонные лодки для парома [СРНГ, 2, с. 52]. В современных русских народных говорах **байдак** - живое слово .Еще в 70-х годах XX в. слово **байдак** в брянских диалектах называло большую лодку [ СРНГ, 2, с. 52].

По данным современных терминологических словарей, ареал функционирования судна **байдак** ограничен днепровским бассейном [Клыков, с. 6; Самойлов, 1, с. 61].Б.Л. Богородский приводит свидетельства употребления **байдаков** и на Волге.

БАС<sub>1</sub>, указывая, что **байдаки** известны на Днестре и на Черном море, подчеркивает, что в настоящее время термин **байдак** “устар”. и “обл.” [1, с. 244]. МАС<sub>2</sub> фиксирует лексему без помет [1, с. 55] .Словари иностранных слов название судна **байдак** не отмечают.

**Кайбатка.** Весьма ограниченные сведения о слове **кайбатка**.

Известно, что в северо-тюменских говорах данным словом именуют “ небольшую рыбацкую лодку”[Кошкарева, с. 118]. По наблюдением А.Е. Аникина в тех же тюменских и северо-прииртышских говорах словом **кайбатка** называют рыболовную сеть с мелкой ячеей для ловли чебаков. Данное слово весьма напоминает тат. **gajbat**, ”перемет”. Возможно, допускает А.Е. Аникин, что название лодки **кайбатка** образовано по наименованию перемета, который перевозили на этой лодке [Аникин<sub>2</sub>, с. 245]. Установить более

точно язык - источник и время заимствования на данном этапе затруднительно. Современные толковые словари и словари иностранных слов лексему **кайбатка** не фиксируют.

**Каюк.** По широко распространенному среди этимологов мнению, возможным источником заимствования слова **каюк** является тур., **крым.-татар., казан.-татар. Кајык** “лодка” [ПрЭС., 1, с. 283; ФЭС, 2, с. 215; Радлов, 2, с. 493; Шипова, с. 176]. Н.К. Дмитриев относит слово **каюк** ”к тем этимологическим сопоставлениям, которые требуют дополнительных материалов по существу” [Шипова, с.176].

Историко-этнографические источники свидетельствуют о распространении **каюков** с XVI в. [Бадигин, 1956, с. 343; Очерки русской культуры (XVI) в., 1976, с. 285; МЭС, 2, с. 46]. В русских памятниках данное слово встречается с этого же времени. СлРЯ XI-XVII вв. приводит это слово как обозначение, с одной стороны, долбленной лодки: “Каюкъ вяцкой ододеревой шти сажень ключара Ивана. Астрах.а.№ 112,1614 г.; “ И неводы, и котлы, и каюки, в челнь рыбу ловить, покупаючи, имъ, мурзамъ, довали”. Дон.д.,1, 981. 1639 г., с другой -морского или речного судна: “Салтан Силенъби прислалъ ...в Азовь... три каюки, а на каюкъхъ... по семидесять человек...” Крым.д.И, 672,1521 г., и, наконец, в воронежских актах **каюк** - это “ выдолбленное из дерева корыто” : “Олешник сосновой ... в немъ каюкъ дубовой в немъ рожь мочет” А. Ворон. приказн. избы ,оп.3.,№334,17.1675 г.[ СлРЯ XI-XVII, 7, с. 100]. Отражено название судна **каюк** и в западносибирской деловой письменности XVII века [Панин, 1985, с.99]. Видимо, данное наименование было заимствованно для обозначения именно долбленной лодки. В XVIII веке слово **каюк** употреблялось в памятниках письменности разных регионов, чаще в деловых документах. В Сибири это было грузовое крытое речное судно с одной мачтой: “ Принять тебъ в казну ...покупных для посылки в Мангазейской уезд в яшашные волости каюка”...ГАКК, ф.11, л.3, г1743 [Цомакион, 1960, с. 184]. Пермские памятники письменности отмечают **каюк** как речное судно с помещением: “ Тот каюк достроили ... и на воду опустили... татара наъхали во многолюдстве ... стреляли и палками бросали и на каюк пришед казенку разломали” КЗСИ, 804, г. 1705 [Перм.Сл., 2, с. 150]. В архангельских таможенных документах, кроме слова **каюк**, встречается **каючка** в том же значении речного судна [Малышева, 1991, с.9].

В лексикографических источниках XIX в. лексема **каючка** отмечена в САР 1847 г. с пометой “обл”[2, с. 163], позднее в САР 1909 г.[т.4, в.3, с.630]. Пискунов объясняет значение слова **каюк** кратко - ”лодка” [Пискунов, с. 103]. В северорусских говорах, по В.И. Дально, слово **каюкъ** известно как крытое речное грузовое судно, в отличие от говоров юга

России, где этим же словом в XIX в. называли долбленную лодку [ТСД, 2, с. 101]. Об этом свидетельствует и “Хроника” Лопарева, отразившая тобольские говоры конца XIX в. **Каюк** представлен именно как особый род крытой лодки [Цомакион, 1960, с.115].

САР 1909 г. отмечает уменьшительную форму **каючѣк** в знач. “челн без бортов; душегубка” на Дону ,а на р. Оби - “небольшая гребная лодка с маленькой каюткой “ : “Я ьхал [по Оби] на небольшой лодочке -каючке” [САР 1909, т.4, в.3, с.680].

Слово **каюк** отмечается в русских народных говорах середины XIX в. Из северорусских диалектов это слово пришло в русские говоры камчадалов. Известно, что в некоторых районах Камчатки старые рыбаки и охотники пользуются **каюками** до сих пор [Бархатова, 1984, с. 116]. В уральских говорах **каюками** называют две лодки , скрепленные вместе настилом, приспособленные для перевозки сена [ СРНГ, 13, с. 155]. Обские говоры фиксируют название небольшой смоляной лодочки **каючок** [СРНГ, 13, с. 156]. Донские диалекты сохранили слово **каюк**. Так называли небольшую остроносую лодку с плоским дном и широкой кормой. [СРНГ, 16, с. 198].

Терминологические словари фиксируют **каюк** как небольшую тупоносую лодку [СМИРТ, 1, с. 154],распространенную как на северных акваториях[Самойлов, 1, с. 418; Клыков, с. 28], так и на южных [Дон] [Клыков, с. 28]. На Волге и Каспии термин **каюк**, обозначавший небольшое грузовое судно с каютой в корме, выходит из словоупотребления рыбаков профессионалов [Копылова, с. 40].Только в Сибири термин **каючка** означает маленькую рыболовную лодку, которую можно перетаскивать волоком из одного водоема в другой волоком [Клыков, с. 28; Самойлов, 1, с. 418].

Современные толковые словари фиксируют лексему **каюк** как заимствование из **тюрк. кайык** в значении : “1] небольшая речная плоскодонная лодка с двумя веслами” и “2] грузовое одномачтовое парусное судно” [МАС<sub>2</sub>, 2, с. 43].

Словарь иностранных слов дублирует словарную статью из МАС<sub>2</sub> с указанием на заимствование из турецкого языка [СИС, с. 223]. В словаре Крысина **каюк** - от **турецкого Каюк** - лодка, челн. Лексему сопровождает помета “ист”. во втором значении “грузовое одномачтовое парусно-гребное судно, использовавшиеся на реках” [с. 314].

Таким образом ,заимствованное из тюркских языков слово **каюк** прочно вошло в систему русского языка с древнейших времен .Оно не утратило своей многозначности, что связано с внелингвистическими факторами. На разных акваториях [морских и речных, южных, северных, сибирских и дальневосточных] реалия видоизменилась в соответствии с местными условиями и характером использования судна.

**Каїк [ка́йка]**. Слово **каик** вошло в русский язык в XVIII в. как название небольшого гребного судна в Турции [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 68; 8, с. 679]. На турецкий источник заимствования указывают Радлов: “**kaik тур. крым = ка́йк лодка, баржа**” [2, с. 4], Е.Н. Шипова [с.151] и Л.П. Крысин[с.293].

В "Словотолкователе" Яновского [1804 г.] наряду лексемой **каик** отмечен грамматический вариант **кайка** [ж.р.]. САР 1847 г. фиксирует слово **кайка** как морской термин, обозначающий “небольшое, подобное галерь судно, род бригантины” [САР 1847, 2, с. 152]. Самойлов термин **кайка** объясняет таким образом: ” Так называли в русском флоте XVIII в. небольшие суда гребного флота [ полугалеры и дубель-шлюпки] и в том числе, самые большие шлюпки на галере” [Самойлов, 1, с. 392]. На Дону **каикой** называют совсем другую реалию -” маленькую лодочку” [Клыков, с. 26; МЭС, 2, с. 17]. Словом **каик** [м.р.] в современной терминологии называют маленькое рыболовное судно на Ближнем Востоке и в восточной части Средиземного моря [Самойлов, 1, с. 391].

**Канчебас**. Данные “Словаря русского языка XVIII в.” [9, с. 239] свидетельствуют о том, что слово **канчебас [канчебаш]** было известно в русском языке с начала XVIII в. и является тюркским заимствованием. Слово редко встречается в письменных источниках XVIII в.: “Оснадцать канчешей и один веницианский бот” Придворные журналы 1743 г. Отмечен **канчешаш** в языке законодательных актов XVIII в.: “На определенныя на том Галерном флотъ на 100 **канчешасов** и 19 ботов матросов вновь определить на каждое судно по 2 человека” ПСЗ XLIV [1] 58. Встречается слово и в частных бумагах: “Для десанту ,весною на галерах и **канчешасах**, быть десяти полкам пехотным” Архив кн.Воронцова VII 12 [СлРЯ XVIII, 9, с. 239]. Из лексикографических источников XIX века лексему **канчешаш** в знач. “судно” отметил только “Словотолкователь” Яновского [1803 г.] [СлРЯ XVIII, 9, с. 239]. Слово **канчешас [канчешаш]** в словарях XX века отсутствует, что связано с утратой самой реалии.

**Кочерма́**. Появление в русском языке слова **кочерма** со значением “ турецкое одномачтовое каботажное судно” [от турецкого **кочырма**], вероятно, следует датировать второй половиной XIX века, так как одна из первых лексикографических фиксаций данного заимствования встречается в “Объяснительном Морском словаре” В.В. Вахтина [1894 г.]. Аналогичная словарная статья содержится в САР 1914 г.[т.4, в 8, с. 516].

В северных [арх.] диалектах отмечен акцентологический вариант **кочерма**. Так именовали на Онежском озере большую одномачтовую лодку [СРНГ, 15, с. 127]. Морская современная терминология сохранила у слова **кочерма** значение одномачтового каботаж-

ного турецкого судна [Самойлов, 1, с. 479]. В состав современного русского языка слово **кочерма** не вошло, оставшись диалектно-профессиональным названием реалии. Словари иностранных слов лексему **кочерма** не фиксируют .

**Кула́с.** Этимологи считают слово **кулас** заимствованием из татарского языка . М. Фасмер, например, сопоставляет русское **кулас** с тат. **kulas** ”лоток”, ”**корыто**”[2, с. 409]. Радлов отмечает в тат. **кулас** = **кулаш**”лоток; **корыто**, въ которомъ рубять капусту и сушат зерно”[ 2, с. 967]. Е.Н. Шипова сравнивает **кулас** в знач. ”лодка - однодеревка, долбушка, душегубка” с тат. **колаша** - ”лоток, жёлоб, слегка выдолбленная доска”[с. 205].

В.И. Даль представляет **кулас** как персидское заимствование ,указывает ареал распространения лодки - “употр. в южной части Каспийского моря” [ТСД, 2, с. 215]. Более ранние примеры фиксации данного термина не известны. Южным говорам России [астр., касп.] в середине XIX в. был известен **кулас** в значении “лодка, выдолбленная из цельного дерева, однодеревка” [СРНГ, 16, с. 53]. Современные этимологические словари подтверждают использование **куласа** только в южных районах Каспия [Клыков, с. 33; Самойлов, 1, с. 306; Копылова, с. 50]. В словарях русского литературного языка и иностранных слов название **кулас** отсутствует.

**Киржѳм [куржѳм].** В.И. Даль отмечает слово **киржим [куржум]** в знач. “персидская лодка” в южных [астрах.] говорах [2, с. 221]. Е.Н. Шипова, ссылаясь на словарь Радлова [2, с. 1364],источником заимствования считает “аз. кирджѳм из перс.” [2, с. 213].Записи данного слова в лексикографических источниках до середины XIX века нам не известны.

В астраханских говорах слово **киржим [киржим]** отмечалось в последней четверти XIX века. Так называли большую плоскодонную лодку, употребляющуюся для перевозки тяжестей и для рыболовства на Каспийском море и р. Куре [СРНГ, 13, с. 220]. В этих же говорах, но позднее было отмечено слово **куржум** как “персидская лодка”[СРНГ, 16, с. 125]. Оба слова были известны в прошлом промысловикам Волго-Каспия [Копылова, с. 40]. В терминологическом словаре рыбацких слов Клыкова термин **киржим** по-прежнему обозначает речную плоскодонную лодку на реке Куре[с. 28].

Слово **киржим [куржум]** не вошло в состав современного русского литературного языка, оставшись диалектно-профессиональным названием используемой [уже редко] реалии .

**Санда́л.** Наиболее ранний известный нам пример употребления этого слова в русских памятниках относится к XIV в. В древнерусском языке была отмечена уменьшительная от слова **санда́л** форма **сандальць** в знач. ”вид судна” :”Сребра, ни злата, не събира-

шесть, но самому верховному асплу Петру ѳедины сандалецъ повельвають продати” Пал. XIV в., 24; “Догнаша на фрагове въ сандалицах и насакаша корабль.Игн.Пут. [Пал. 4] [Срезн, 3, с. 257].

Однако в дальнейшем в русском языке слово **сандал** становится более употребительным в значении “дерево”. Вероятно, что уже к середине XIX в. сама реалья [судно] использовалась редко, так как САР 1847 г. фиксирует слово **сандалецъ** [-льца] в знач. ”небольшое легкое водоходное судно” с пометой “стар”.

Исследователи предполагают проникновение данного слова в русский язык через **ср.-греч. или тур., крым.-тат. sandal** “широкая лодка” [Радлов, 4, с. 304, ФЭС, 3, с. 556; Шипова, с. 276]. В.И. Даль объясняет диалектное **сандал** как одномачтовое береговое судно, распространенное только на акватории Черного моря.[4, с. 137].

В современном русском языке значение слова **сандал** - “ вид судна” - утрачено вследствие исчезновения самой реалии.

**Уча́н**. Слово **учан** широко употреблялось в древнерусском языке, о чем можно судить по обилию цитат из разных памятников письменности. У И.И. Срезневского находим : ”... у кого сА избие оучань, а любо челнь, Бъ того не даи “ Смол.гр. 1229 г. [Срезн., 3, с. 1332 - 1333]..Часто слово **учан** встречается в новгородских грамотах [Янин, Зализняк, 1986, с.229].

По свидетельству историко-этнографических источников **учаны** строили разных размеров, но всегда деревянными и плоскодонными [МЭС, 3, с. 319]. Кочин в “Материалах ...” приводит до сорока ссылок на различные источники, в которых встречается название судна **учан**. Автор словаря отмечает наряду с традиционной формой **учан** вариант **вчан** [4, с. 378]. В.И. Даль считает слово **учан** турецким, приводя его в своем словаре с пометой “старое” [ТСД, 4, с. 527]. Черных П.Я. допускает возможность половецкого происхождения слова [1956, с.136]. К этому мнению близок М. Фасмер, который производит **учан** из тюрк. “[ср. чагат исān ”вид лодки”, бухар. туркм. исāп]” [ФЭС, 4, с. 179]. Радлов отмечает **учан** в знач. ”корабль, большое судно” [1, с. 1723]. В ТСД название судна **учан** отмечено как устаревшее [4, с. 527]. Это свидетельствует о выходе реалии из активного употребления в период до Петровской эпохи.

Современный терминологический словарь Самойлова фиксирует термин **учан** в значении старинного новгородского судна[2, с. 480].В словарях русского литературного языка название **учан** отсутствует.

**Таймун** [таймюль]. Слово **таймун** в современном русском языке обозначает небольшую выдолбленную из дерева лодку [ТСУ, 4, с. 66; БАС<sub>1</sub>, 15, с.33]. Радлов считает

это слово **туркменским** заимствованием [**taimil** [чаг.турк.] **лодка, челнок** [3, с. 1013], **taimil** [туркм] барка, челнок [3, с. 1134]. Аналогично в словаре Е.Н. Шиповой [с. 302]. Судя по включению слова **таймун** в словарь Радлова [1905 г.], судно с одноименным названием должно было функционировать в XIX веке, возможно, раньше.

В словаре Клыкова **таймюль** - “малая туркменская плоскодонная лодочка с которой туркмены ловят рыбу у берегов и в заливах” [с. 65]. В более позднем издании словаря рыбаков Волго-Каспия Копыловой [1984 г] термин **таймюль** отмечен уже в пассивном фонде промысловиков старшего поколения [с. 107].

БАС<sub>1</sub> отмечает лексему **таймун** в знач. “выдолбленный из дерева или сколоченный из досок челнок без кия” с пометой “обл.” и указанием на тюркский источник заимствования.

**Фелюга** [**фелу́ка, ж., фелюк, м**]. Одна из первых фиксаций названия судна **фелюга** отражена в “Словотолкователе...” Яновского [1806 г.] в форме **фелука** и **фелук** [БАС<sub>1</sub>, 16, с. 1298, с. 1304].

Путь проникновения слова **фелюга** в русский язык представлен проф. Н.К. Дмитриевым. “Легко локализируются, наконец, такие термины, которые являются типичными этнографическими показателями какого-нибудь района или народа ...**фелюга** из тур. **felûka**, заимствованное в районе Черноморского побережья Кавказа, где это слово единственно и употребляется” [Шипова, с. 355]. “Тур. < новогреч. **felûka** “фелюга”, ”лодка”... ср. рум. **Felusa**” [там же]. По Фасмеру “**фелюга** - небольшое турецкое судно ... через фр. **feloug**, из исп. **falusa** от арм. **fulûsa**, из греч.» [ФЭС, 4, с. 198]. Радлов считает, что **фулука** - турецкое заимствование, где оно обозначает шлюпку, а **волук** [тур.] - маленькое судно с одной мачтой [1, с. 1975]. В.И. Даль приводит лексему **фелюга** с пометой “обл.” [черном.] поясняя, что это “небольшое турецкое судно” [4, с. 533] Терминологические словари содержат указания на размер судна - “малое”, “небольшое”, на способ передвижения - “гребно-парусное, иногда с мотором”; на ареал распространения - “Черное море, Каспийское”, бассейн Средиземного моря” и на функциональную направленность - “рыболовное”, “каботажное” [Клыков 69; СМИРТ, 2, с. 236; Самойлов, 2, с. 483].

В настоящее время слово **фелюга** относится к числу активно функционирующих лексем [БАС<sub>1</sub>, 16, с. 1298, с. 1304; МАС<sub>2</sub>, 4, с. 507, ТСО, с. 850], не утративших свой иноязычный характер [СИС, с. 523].

**Чайка**. Историко-этнографические источники свидетельствуют о том, что на протяжении XVI - XVII вв. вольное казачество - Запорожская сечь - держало целую флотилию боевых судов **чаек**. Приспособленные специально для морских походов, плоскодонные

**чайки** отличались легкостью, поворотливостью и быстроходностью. Опыт по строительству этих судов был позднее широко использован в начале XVIII в. при создании русского флота на Азовском и Черном морях [ МЭС ,3,379; Введенский, 1960, с. 39; Яковлев, 1973, с. 45 - 46].

Одна из самых ранних фиксаций лексемы **чайка** в значении судна содержится в словарях Нордстета в [1782 г.]. Пискунов отмечает слово **чайка** в значении “птица” и в значении “запорожско-казацкая лодка” [с. 284].

Этимологи предполагают, что **чайка** является турецко-османским заимствованием [ФЭС, 4, с. 312; ПрЭС, 2, с. 1192]. Е.Н. Шипова приводит высказывание тюрколога Ахмеда Джафероглы: ” У турок это судно называлось **чайка**, а у казаков стало произноситься шайка... Слово шайка утвердилось в русском языке в переносном метонимическом значении - компания морских разбойников, затем шайка разбойников вообще ... Чайкой назывался самый тип судов турецкого флота” [Шипова, с. 327].

В современном толковом словаре русского языка **чайка** обозначает старинный челн с парусом и веслами, имеющий вдоль надводного борта толстые пучки камыша для увеличения плавучести и защиты от выстрелов противника” [ БАС<sub>1</sub>, 17, с. 749].

### 2.3. Заимствования из алтайских языков

Все названия лодок и судов, представляющие собой заимствования из алтайских языков, объясняет в своих словарях А.Е. Аникин [Аникин<sub>1</sub>, 1990; Аникин<sub>2</sub>, 1997].

#### 2.3.1. Тунгусо-маньчжурские заимствования

**Гольдячка.** Слово **гольдячка** известно в хабаровских говорах в знач. «лодка из трех широких досок». Название образовано от этнонима **гольд** «нанаец», объясняющегося из **нан. голди**, где гол(о) «река, русло реки» + суф. **ди** со значением «относящийся к данному предмету» [Аникин<sub>2</sub>, с. 172 - 173].

**Давкán.** В забайкальских русских говорах словом **давкан** называют лодочку, выдолбленную из цельного дерева. Местным жителям известен и глагол **давканить**, означающий процесс выдалбливания лодки. Слово заимствовано из **эвен. завкán** “**лодка-берестянка (маленькая)**”, лодка-долбленка” <эвенк. зав «лодка – берестянка» (+ уменьш. суф. – кан) < \* **заві** «лодка». Перенос названия лодки-берестянки на лодку-долбленку имел место не только в Забайкалье и Прибайкалье. «Между Обью и Енисеем,

на притоках этих рек берестянку заменял хантыйский долбленный обласок; на него было перенесено название маленькой берестянки – дьявкән» [Аникин<sub>1</sub>, с. 17; Аникин<sub>2</sub>, с. 181].

**Джевун.** Енисейским говорам знакомо слово **джевун** в знач. “длинная лодка из бересты с деревянными ребрами” [СРНГ, 8, с. 43]. Возможно, предполагает А.Е. Аникин, это заимствование из **эвенк. зав “лодка-берестянка”**, хотя источник нуждается еще в уточнении, т.к. строение слова **джевун** не очень понятно» [Аникин<sub>1</sub>, с. 18; Аникин<sub>2</sub>, с. 189].

**Дяма.** Русским говорам Сибири (забайк.) известна четырехугольная лодка в виде ящика под названием **дяма**. По мнению А.Е. Аникина, слово было заимствовано из **эвенк. замма “дошатая лодка”** [Аникин<sub>2</sub>, с. 201].

**Омороча.** Берестяная или выдолбленная из мягких пород дерева лодка **омороча** была широко распространена среди коренных жителей Сибири, Нижнего Приамурья., Сахалина. Лодка была плоскодонной, остроконечной, рассчитанной на одного-двух человек [МЭС, 2, с. 411]. Данные этимологического словаря А.Е. Аникина свидетельствуют о том, что слово **омороча** в знач. “легкая берестяная лодка” является заимствованием из **эвенкийского языка**. А.Е. Аникин объясняет **эвенкийское умурэчун** как производное из **умун “один”**, т.е. **оморочка** – “это лодка на одного человека”. Ср. **эвенк. зурэт “лодка на двоих”** от **зур “два”**. Можно указать **русс. урал. одинец (~ один)** в знач. “один гребец на лодке”: **двойчатки – “двое гребцов в одной бударке”**, **одинцы – “один гребец”** [СРНГ, 23 с. 28].

**Орочénка.** Дериват от **эвенк. этнонима орочен – ороченка** в амурских говорах известен в знач. «небольшая долбленная лодка» примерно с XVIII в. **Орочен** – так называли в верховьях Амура (выше Благовещенска) кочующих оленных тунгусов [Аникин<sub>1</sub>, с. 38; Аникин<sub>2</sub>, с. 449].

**Хáлка.** Данное слово относится к так называемым сибирским бродячим словам. В русских говорах (хаб.) **халкой** именуют баржу. Слово имеет тунгусско-маньчжурское происхождение, ср. **ульч. халку “лодка большая; баржа, судно (парусное) связано с нег. халуку “лодка (большая парусная)”**, **нан. халико “лодка (большая)”**, **судно (парусное)**. Сюда же присоединяется и **нег. алка “большая лодка” (на которой плавали даже в Маньчжурию за товаром” – сообщение Певнова)** [Аникин<sub>2</sub>, с. 631].

## 2.4. Заимствования из уральских языков

### 2.4.1. Самодийские заимствования

**Ант(а).** Слово отмечено в томских говорах в значении «вид лодки». По предположению А.Е. Аникина (со ссылкой на Хелимского [1983, с. 204], данное слово было заимствовано русскими говорами из селькупского *ant* ~ *таз anti* «обласок, долбленая лодка», возникшее в свою очередь из самодийского \* *nt j* «лодка» [Аникин<sub>1</sub>, с. 89].

#### 2.4.2. Финские заимствования

**Карбас.** Данные письменных источников XVIII века свидетельствуют о широком распространении слова **карбас** в русском языке этого времени. В «Словаре русского языка XVIII в.» лексема **карбас** (вариант **карбус**) отмечена в знач. «небольшое гребное судно для перевозки грузов»: «Ъхал князь Венецкий в рьзном золоченом карбась с кровлею» Пут. Тлст. 1 353 [СлРЯ XVIII, т. 9, с. 256]. Встречается в письменных источниках уменьшительно-ласкательная форма **карбасокъ**: «... употребляя помянутые карбаски или лодки...» Лом. АСС. VI. 485 [СлРЯ XVIII, т. 9, с. 256]. Неоднократно слово **карбас** встречается в памятниках письменности Русского Севера XVIII в. [Малышева, 1991, с. 9].

Обе формы (**карбась** и **карбасокъ**) были весьма употребительны и в старорусской письменности [СлРЯ XI-XVII, 7, с. 76].

По предположению М. Фасмера, слово **карбас** (**карбаз**) заимствовано из вепск. *karbaz*, фин. *karvas* [т. 2, с. 195], а не из среднегреческого, как предполагал А.Г. Преображенский [т. 1, с. 298]. На прибалтийско-финский источник указывают А.Е. Аникин [с. 277] и Л.П. Крысин [с. 305].

Многочисленные историко-этнографические данные свидетельствуют о том, что поморское судно **карбас** впервые появилось на севере. Корпус судна был приспособлен к плаванию в ледовых условиях: к днищу по обе стороны киля крепили два деревянных полоза, с помощью которых судно можно было вытаскивать из воды и передвигать по льду. **Карбасы**, таким образом, были первыми ледовыми судами [Бадигин, 1956, с. 341 – 342; Владимиров, 1992, с. 181; Кузнецов, 1956, с. 117; Шергин, 1961, с. 369; Яковлев, 1973, с. 30]. При Петре 1 **карбасы** использовались для военных действий в Балтийском море [МЭС, т. 2, с. 31].

Уровень развития лексикографии позволил отразить лексему **карбас** только в конце XVIII в. в САР 1792 г. в знач. «большая лодка, оснащенная парусом, но могущая двигаться и на веслах» [Цомакион, 1960, с. 182 - 183]. САР 1847 г. фиксирует слово **карбась** уже

как «небольшое гребное судно» [т. 2, с. 163]. У Даля **карбась** толкуется в знач. “беломорское парусно-гребное промысловое речное и морское судно”, и как “сибирская большая плоскодонная перевозная лодка” [т. 2, с. 91]. Русским говорам известны акцентологические варианты названия судна – **ка́рбас** и **карба́с**, фонематические – **карбас**, **карбаз**, **карбус** и словообразовательные **карбасье** [СРНГ, т. 13, с. 81]. С XIX в. в сибирских говорах (иркут., якут., олон., краснояр.) употреблялись все перечисленные варианты для обозначения большой высокобортовой лодки или гребного судна с парусом для перевозки грузов [СРНГ, т. 13, с. 79; Цомакион, 1960, с. 20]. Только в олонечских говорах в последнем десятилетии XIX в. отмечалось слово **карбазу́на** в знач. «плохая лодка» [СРНГ, т. 13, с. 80]. Более чем столетие спустя слово **карбаз** (**карбас**) продолжает функционировать в том же значении в красноярских говорах [Крас.сл., с. 122; Попова, 1973, с. 59]. Сохранилось слово **карбуз** с аналогичным значением в лексике говоров Кемеровской области, а **карбус** - в семипалатинских диалектах [СРНГ, т. 13, с. 82]. Название большой беломорской лодки **карбас** попало в камчадалский язык. На Камчатке **карбасом** именуют лодку больших размеров, выдолбленную из тополя [Бадигин, 1956, с. 116]. Слово **карбас** продолжает функционировать в речи кольских поморов [Меркурьев, 1997, с. 57], а у промысловиков северного Приангарья **карбаз** в пассивном словаре [Петроченко, 1992, с. 8].

САР 1908 г. фиксирует лексемы **карбазь** и **карбась** с некоторыми отличиями. **Карбазь** представляет большую плоскодонную перевозную лодку в Сибири (ирк., якут.). На Енисее это паром [т.4, в.1, с. 471]. Лексема **карбась** зафиксирована в значении большой парусно-гребной грузовой речной лодки и лодки для морских промыслов [т.4., в.1, с. 472]. Отмечены данным словарем производные слова **карбасикъ** – “уменьш. от карбась”, **карбасишко** – “пренебр. отъ сл. карбась” и **карбазина** – “худая лодка” [т.4, в.1, с. 471]. В современной морской терминологии употребляется только термин **карбас** [Самойлов, 1, с. 407; Клыков, с. 27]. В состав современного русского языка слово **карбас** вошло как заимствование из вепского языка в значении «грузовое или небольшое парусное судно на Белом море и на реках, в него впадающих» [МАС<sub>2</sub>, т. 2, с. 32].

**Ла́йба** (**ло́йва**). Северная судостроительная терминология пополнилась в XIV веке финским заимствованием **лойва** [ПрЭС, т.1, с. 430; ФЭС, т. 2, с. 513; Мавродин, 1949, с. 135; Филин, 1972, с. 575]. Слово вошло в древнерусский язык в значении “большая лодка”. А.Е. Аникин [с. 362] и Ю.А. Лаучюте [с. 144-145] не исключают балтийское влияние.

Одна из самых ранних фиксаций слова **лойва** отмечена в Новгородской 1 летописи под 1143 г.: “Въ то(ж) ль(т) ходиша корела на немь. и ѡ(т) бьжаша. В. лоиву бити» ЛН XIII – XIV 23 1143; «ходиша новгородци в лодыхъ... и в лоівахъ въ

озеро» Там же, 155 об (1310) [Срезн., т. 2, с. 45; СДРЯ XI – XIV вв., 4, с. 426]. У Кочина лаконичное объяснение термина **лойва** – «судно» [с. 174].

В XIX веке более употребительной является лексема **лайба** – «простая чухонская большая палубная лодка или беспалубная лодка, съ одною или двумя мачтами» [САР 1847, т. 2, с. 243]. У Даля **лайба** отмечена как балтийское слово, а **лойва** – староновгородское, обозначающие одну реалию [т.2, с. 235]. По свидетельству этнографических источников, в XIX веке **лайбы** были широко распространены на Западной Двине и Верхнем Днепре [Этнография восточных славян, 1987, с. 327].

Севернорусское название **лайба** в пермских говорах фиксируется в 30-е годы XX столетия. Пермская **лайба** представляет собой лодку – долбленку для перевоза через реку [СРНГ, т. 16, с. 247]. Только в архангельских говорах отмечен вариант лайда в значении «род судна» [СРНГ, т. 16, с. 248].

Официальным морским термином является слово **лайба**. Словарные статьи в СМирТе [1, с. 184], у Самойлова [1, с. 515], Клыкова [с. 34] и МЭС [2, с. 183] идентичны: «1) Тип каботажного палубного парусного судна в Финском заливе. 2) Речное грузовое беспалубное судно». В словарях современного русского языка **лайба** отмечается только в одном значении - «большая двухмачтовая лодка с косыми парусами (на Балтийском и Белом морях, Днепре и Днестре)». Источник заимствования - фин. *Laiva* [БАС<sub>1</sub>, 6, с. 36 – 37; МАС<sub>2</sub>, 2, с. 161]. Аналогично в СИС [с. 270] и «Толковом словаре иноязычных слов» Л.П. Крысина [с. 382].

**Сойма**. Первые упоминания о **сойме**, по сведениям М. Фасмера, отмечены в 1576 г. [4, с. 704]. В качестве названия морских и речных судов **соймы** зафиксированы в архангельских таможенных документах XVIII века [Мальшева, 1991, с. 9]. С XVIII века **соймы** заказывались Петром 1 в Финляндии. Использовались суда для перевозки войск. **Грузовые** соймы строили до начала XX века [МЭС, т. 3, с. 159]. Из лексикографических источников XIX в. название судна зафиксировано в ТСД в знач. «рѣчное и озерное судно мариинскаго сообщенья; съ килемь, длн. 7-8 саж., шир. до 2 саж., подымаетъ 3 до 5 тыс. пудов» [4, с. 262].

По данным этимологических словарей русское слово **сойма** связано с фин. *saima* «вид парусника» и ф.-пермск. \* *sajma* «выдолбленная из дерева посудина, судно» [ФЭС, 3, с. 707; Аникин<sub>2</sub>, с. 521]. Клыков дает краткое объяснение термина **сойма** – «небольшое рыбацкое судно» (Финск. зал., Арх.) [с. 61]. Самойлов указывает еще значение – «деревянное речное палубное грузовое судно длиной до 26 м. и грузоподъемностью до 100 т.» [2, с. 321].

В словаре современного русского литературного языка **сойма** представлена в значении старинного русского парусного судна [БАС<sub>1</sub>, 14, с. 171].

## 2.5. Заимствования из монгольских языков

**Зайса́нг (зайса́нка)**. Название лодки-долбленки **зайсанг** известно в русском языке с XVIII века. Ее использовали на о.Зайсан и в верховьях Иртыша для лова стерляди [СРНГ, 9, с. 108]. Термин заимствован из монгольского языка [Аникин<sub>2</sub>, с. 216].

**Халбо́шка**. Лодку-долбленку из спаренных бревен в русских говорах Прибайкалья называют **халбошка**. Данный дериват образован на основе заимствования из бур. **холбоо(н)** “связка (бревен)” [Аникин<sub>2</sub>, с. 629].

**Хайю́рка**. Промысловикам Селенги хорошо известна узкая длинная лодка **хайюрка**. Слово **хайюрка**, вероятно, является заимствованием из монг. **хаюур** “весло” [Аникин<sub>2</sub>, с. 628]. Прибайкальскими говорами отмечен вариант **хуюфка**. Данным словом именуется многовесельная лодка [Аникин<sub>2</sub>, с. 657].

Современные терминологические словари и словари иностранных слов указанные наименования судов не фиксируют.

## 2.6. Заимствования из австронезийских языков

### 2.6.1. Малайские заимствования

**Джо́нка**. Появление в русском языке слова **джонка** в значении «парусное грузовое деревянное судно с очень широкими и высоко поднятыми кормой и носовой частью» относят к концу XVIII века. В форме **жонка**, по данным БАС<sub>2</sub> [4, с. 217], слово впервые отмечено в “Словотолкователе” Яновского [1, с. 781], в форме **джонка** впервые зафиксировано в словаре Толля [1863 г.], позднее в САР 1895 г. Точные пути заимствования установить трудно. По предположению Н.М. Шанского, слово заимствовано через западноевропейские языки (фр. *jonque*, англ. *junk*, нем. *Dschunke* «небольшое парусное судно» (у китайцев, малайцев и пр.) из языков Юго-Восточной Азии (ср. малайск. **jōng**, а **jōng**, яванск. **jong**) [1, с. 102].

БАС<sub>2</sub> источником заимствования указывает непосредственно малайск. **djong** [4, с. 217]. Аналогично в словаре Л.П. Крысина [с. 225].

## 2.7. Заимствования из палеоазиатских языков

### 2.7.1. Ительменские заимствования

**Байдара.** Слово **байдара** в знач. «промысловая лодка, обшитая кожей, на Камчатке и Алеутских островах» известна в русском языке с первой половины XVII века [И-ЭСЧ, 1, с. 65]. Многочисленные иллюстрации из письменных источников XVIII в. свидетельствуют о широком распространении слова **байдара** в этот период. Так, в Сибирских актах (1700 – 1713 гг.) Миллера неоднократно упоминается название данного судна: «въ прошлыхъ годъхъ къ морскому ходу камчатскому войскому байдары давали»; «... Я у нихъ байдаръ къ морскому пути просиль, и они мнѣ в байдарахъ отказали» Якут. кн. 5, акт № 27 [ПСИ, 1882, с. 431, с. 458]. Цитаты из “Словаря русского языка XVIII в.” так же связаны с описанием северных (чаще камчатских) территорий. По определению данного словаря **байдара** – это “морская промысловая лодка на Севере” [1, с. 128].

По предположению П.Я. Черных, слово **байдара** заимствовано из **ительмен. байдара** – “морская быстроходная гребная лодка с люками для гребцов, с деревянным каркасом, обтянутым тюленьей кожей, употребляемая для звериных промыслов в северной части Тихого океана” [1, с. 65].

Лексикографические источники отмечают слово **байдара** с XVIII в. [САР 1789]. В САР 1847 г. лексема **байдара** объясняется как “алеутское гребное судно о шести и больше веслахъ, обтянутое кожею морскихъ зверей” [1, с. 18].

Небольшую **байдару** называли **байдаркой** и **байдаракой**: “Богатство их <алеутов> состоит в одной кожаной байдаракѣ” РМ 394; “Снабдя их байдарой, байдарками, сътьми” Пут. Шел. 119 [СлРЯ XVIII, 1, с. 128]. В.И. Даль приводит лексему **байдара** уже в двух значениях. Это не только лодка местной постройки на Камчатке и Алеутских островах, но и “ръчное судно, бывшее въ употреблении на Днепрѣ” [ТСД, 1, с. 38].

Терминологические словари фиксируют термин **байдара** с аналогичными значениями [СМИРТ, 1, с. 18; Самойлов, 1, с. 61; МЭС, 1, с. 107]. По предположению О.Т. Бархатовой, вероятно, из южнорусских областей слово **байдара** проникло в камчадалский язык. Местные жители называли **байдарой** лодку, деревянный каркас которой обтягивали моржовой или нерпичьей кожей [1984, с. 116].

Слово **байдара** (и его варианты) утратило свой иноязычный характер в современном русском языке. БАС<sub>2</sub> [1, с. 296] и МАС<sub>2</sub> [1, с. 56] фиксируют лексемы **байдара** и **байдарка** без указания на источник заимствования. В настоящее время **байдарой** именуют модернизированную (чаще спортивную) лодку из пластика.

Словари иностранных слов данное название судна не отмечают.

## 2.8. Заимствования из японского языка

**Каваса́ки.** Одним из самых «молодых» заимствований в судовой терминологии является название деревянного моторно-парусного судна для морского прибрежного промысла на Дальнем Востоке - **кавасаки** [Клыков, с. 26].

В толковых словарях современного русского литературного языка источником заимствования указан японский язык [БАС<sub>1</sub>, 5, с. 636; МАС<sub>2</sub>, 2, с. 12]. Аналогично в СИС [с. 205] и у Л.П. Крысина [с. 291].

## 2.9. Заимствования из дравидских языков

**Катамарáн.** Письменных свидетельств об употреблении слова **катамаран** в русском языке XVIII – XIX вв. нет. Б.Л. Богородский, исследовавший историю названия данного судна, указывает на первую лексикографическую фиксацию слова в русско-английском словаре 1872 г. Исследователь предполагает возможность заимствования как из английской литературы, так и непосредственно от туземцев, если слово будет найдено в документах русских путешественников вокруг света или моряков в их специальной литературе [1972, с. 94 - 104].

По данным МЭС, парусно-гребные **катамараны** применялись у тамильцев (одной из народностей Индии) еще в X – XII в. [2, с. 41].

Слово **катамаран** в знач. “судно, имеющее два корпуса, соединенных друг с другом общей палубой” вошло в состав современного русского литературного языка. Источником заимствования указан тамильский язык (от тамильск. **каттумарам** – буквально “спарен-

ные бревна») [МАС<sub>2</sub>, 2, с. 39; ТСО, с. 269]. Аналогично в СИС [с. 220] и в словаре Л.П. Крысина [с. 311].

## 2.10. Семантические модели в группе заимствованных названий лодок и судов

Заимствованные слова являются изначально немотивированными в русском языке. Их внутренняя форма может быть выявлена лишь на материале того языка, из которого осуществляется заимствование. Чаще определяется язык – источник и посредники заимствования, но «установление факта заимствования того или иного слова решает вопрос о его происхождении в данном языке, и оставляет открытым вопрос об этимологии слова», которая «может быть выявлена на базе того языка, в котором данное слово возникло» [Откупщиков, 1967, с. 208].

В данном параграфе будут представлены семантические модели, в соответствии с которыми были созданы заимствованные названия лодок и судов (с установленной внутренней формой).

### 2.10.1. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «наименование перевозимого снаряжения»

Наименование судна **буксир** (голл. *boegzeeren*) было заимствовано в русский язык в двух значениях: 1) «трос, при помощи которого буксируют судно» и 2) «служебное судно для буксировки судов» [БАС<sub>2</sub>, 1, с. 180]. Опираясь на выявленные семантические модели в исконной группе наименований лодок и судов, предполагаем, что название **буксир** образовано по названию каната-буксира, т.е. по названию снаряжения (ср.: подача – “лодка”, подача – “канат”, матница – “сеть”, матница – “лодка” и др.).

**Кайбатка** (тат. *gajbat* «перемет») соответствует исконным названиям, образованным по указанной семантической модели (ср.: неводник, переметка, матница).

Название судна **бомбарда** образовано, как мы предполагаем, по названию пушки большого калибра, которые находились на этих судах. Произошел перенос с названия орудия на все судно. Вероятная семантическая модель «наименование перевозимого снаряжения».

### 2.10.2. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «лицо, использующее лодку, судно»

**Гекбóт** (голл. *hoekboot* от *hoek* – рыболов, крючок и *boot* – лодка), иначе – «лодка рыбака» или «рыбацкая лодка». В исконной группе такое название соответствует наименованиям лодок и судов, образованных по семантической модели «наименование лица, использующего судно» → «название лодки, судна» (ср.: поморочка, асламка, скупная лодка и др.). К этой же модели относится тунгусско-маньчжурское заимствование **ороченка** (эвенк. *орочен* – племя тунгусов) и итальянское заимствование **бригантина** (*brigadus* – разбойник).

### 2.10.3. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «выполняемая функция»

**Брандер** (нем. *Brander* < *Brand* «горение», «пожар») название образовано в соответствии с указанной семантической моделью, выявленной в исконной группе названий (ср.: **забежка**, **катательница** и др.).

**Вельбот** (англ. *whale – boat*) «китобойное судно» соответствует исконным наименованиям, объединенных в семантическую модель «наименование выполняемой функции» с частным мотивировочным признаком «объект промысла» (ср.: исконные названия **моржовка**, **тюленка**, **зельдёвка**, **китобой**, **китолов**).

### 2.10.4. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «внешний вид судна»

**Габара** (лат. *gabata* «чашка, блюдо») и тюркское заимствование **кулас** (тат. *кулаш* «лоток, корыто») соответствует исконным названиям лодок и судов, образованным по семантической модели «внешний вид судна» с частным мотивировочным признаком «особенности формы сосуда» (ср.: исконные наименования: **бак**, **колода**, **лоток**, **желоб**).

### 2.10.5 Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «особенности устройства и конструкции судна»

Тамильское заимствование **катамаран** («спаренные бревна») отражает особенности своей конструкции, что соответствует исконным наименованиям, созданным по аналогии с данной моделью (ср.: **набойница, насад, прорезь** и др.).

#### **2.10.5.1. Частный мотивировочный признак «количество гребцов на судне»**

**Оморóча** (эвенк. уму – рэ-чун производное от умун «один») – это лодка на одного человека. В эвенкийском языке существует название зурэт «лодка на двоих» от зур «два» (ср.: исконные названия **двойка, двойчатка** и др.).

#### **2.10.5.2. Частный мотивировочный признак «количество весел на судне»**

Монгольское заимствование **хайюрка** (хайюр – «весло») и его вариант **хуюфка** (многовесельная лодка) обнаруживают семантическую связь с исконными названиями, образованными по заявленной модели с частным мотивировочным признаком «количество весел на судне» (ср.: **одновеселка, опашница, двуключина, тройник** и др.).

#### **2.10.6. Семантическая модель, основу которой составляет мотивировочный признак «материал и способ изготовления судна»**

**Витúна (витúма)** (польск. wicią «ветвь») обнаруживает связь с группой исконных наименований, образованных по указанной семантической модели (ср.: исконные наименования **осиновка, берестянка, дуб** и др.).

Обнаруженные семантические параллели заимствованных названий с исконными подтверждают действенность метода «изосемантических рядов» на материале конкретной тематической группы «наименования лодок и судов».

## ВЫВОДЫ

1. Общее количество заимствованных слов, выявленных в тематической группе «наименование лодок и судов» в период с XVIII по XX вв., составляет с вариантами 134 единицы. Наибольшее количество иноязычных терминов было заимствовано из индоевропейских языков. При этом наибольшее влияние на развитие судостроительной терминологии оказал голландский язык (23 наименования). Это объясняется тем, что Голландия к XVIII в. была великой морской державой и страной передового кораблестроения. В силу различных политических и экономических причин Голландия оказалась ближе к России, чем другие европейские страны.

Из других индоевропейских заимствований можно выделить: английские заимствования (6), скандинавские (3), немецкие (2); романские (16), греческие (2), славянские (1). Заимствования из других языков представлены тюркскими заимствованиями (13), заимствованиями из алтайских языков (6), уральских языков (4), монгольских языков (3), австронезийских (1), палеоазиатских (1), из японского языка (1), дравидских языков (1).

2. Определение языка – источника некоторых заимствованных наименований лодок и судов вызывает затруднения. С лингвистической точки зрения они могут восходить не к одному, а к нескольким иноязычным источникам. Эти заимствования относятся (в большинстве случаев) к числу интернационализмов, образованных на греко-латинской основе. Трудность определения источника заимствования объясняется тем фактом, что данные термины имеют сходный или одинаковый облик в разных языках и приблизительно одно и то же значение. Кроме того, название судна могло заимствоваться не прямо из данного языка, а через посредст-

во языков-передатчиков, главным образом, голландского, немецкого, французского, итальянского, в котором эти термины попали в процессе развития экономических, культурных и политических связей между европейскими народами (**баржа, барка, бригантина, галера, галиот, галеас, крейсер, шлюп, яхта**). В тех случаях, когда собственно языковые критерии не определяют вероятный источник заимствования, опорой для его уточнения становятся сведения экстралингвистического характера. В случаях, когда лингвистически и исторически равновероятны два (или несколько) источников заимствования, то рассматриваемое название мы считаем заимствованным из того языка, откуда пришло большинство слов данной тематической группы.

3. Особенностью функционирования заимствованных названий лодок и судов в русском языке XVIII – XX вв. является недостаточная их фонетическая и морфологическая адаптация. В оформлении заимствований наблюдается сильная вариантность, что во многом объясняется многоконтактностью с иностранными языками, возможностью заимствования одних и тех же названий из разных языков, например: **крейсер и крьюсер, тьялк и тьялка, баркгоут и баркоут, галиот и гальот, гукар и гукер, каяук и куюк, витина и витима, шнява и шнава, коч и кача** (и др.).
4. В группе заимствованных наименований выявляются соответствия семантическим моделям в группе исконных названий лодок и судов. Заимствованные слова, как известно изначально являются немотивированными в русском языке. Для некоторых наименований представилась возможность установить внутреннюю форму и определить семантические модели, в соответствии с которыми они были образованы. Семантические модели в группе заимствованных наименований лодок и судов следующие:
  - 1) «наименование перевозимого снаряжения» (**буксир, кайбатка, бомбарда**);
  - 2) «наименование лица, использующего лодку, судно» (**гекбот, ороченка, бригантина**);
  - 3) «внешний вид судна» (**габара, кулас**);
  - 4) «особенности устройства и конструкции судна» (**хайюрка, хуюфка, катамаран, омороча**);
  - 5) «материал и способ изготовления судна» (**витина**);
  - 6) «наименование выполняемой функции» (**брандер, вельбот**).
5. В заимствованной группе наименований лодок и судов наблюдается семантическая эволюция определенных терминов: расширение или сужение значений, актуализация отдельных компонентов.

Расширение семантического объема отмечено в следующих названиях.

**Буер.** Термин **буер** в Петровскую эпоху применялся для обозначения одномачтового грузового судна. Однако на современном этапе буером называется род саней с парусами, употребляющихся для катания по льду.

**Гукор (гукар).** Тип военного корабля петровской эпохи. Этимологически – рыбацкая лодка. Связь с рыбной ловлей в гукерах – Петровских военных кораблей – была утрачена.

**Капер.** Первоначально обозначало легкое военное пиратское судно для поиска и захвата неприятельских кораблей, затем – торговое морское судно, позднее – хозяин такого судна.

**Гондола.** Термин гондола применяется в корабельной терминологии только для обозначения специальной лодки для перевозки пассажиров и грузов в Венеции. Однако в XX веке термин гондола проник в авиационную терминологию, где стал обозначать подвесную каюту для пассажиров дирижабля.

**Каторга.** Термин каторга обозначал в XVIII в. только турецкую галеру, на которой в качестве гребцов использовались осужденные или невольники. Позднее этот термин стал применяться для обозначения ссылки в Сибирь на тяжелые работы.

Определенная часть заимствованных названий лодок и судов претерпела семантические сдвиги в плане актуализации тех или иных компонентов.

**Барк.** Наблюдается расширение функциональной направленности. Судно используют в настоящее время и как учебное.

**Корвет.** Отмечается актуализация функционального компонента. Это уже не только военный морской корабль, но и сторожевое судно. Аналогичный процесс характерен и для заимствованного названия **шаланда**. Это судно используют на Каспии в качестве плавучего рыбзавода, а на Черном море и Дальнем Востоке – в качестве небольшого учебного рыболовного судна.

**Крейсер.** Термин вошел в состав современного русского литературного языка, но уже для обозначения не деревянного судна, а модернизированного корабля.

Аналогичный перенос названия на судно другого типа наблюдается у наименования **байдарка**.

**Бригантина.** В средние века это был пиратский корабль (ср. лат. brigandus – разбойник). Однако в XVIII – XIX вв. **бригантины** были одним из наиболее распространенных типов военного корабля.

б. Процесс заимствования готовых лексических единиц в тематической группе «наименования лодок и судов» в послепетровскую эпоху был еще активным, но основной состав

сформировался уже в предшествующие периоды: древнерусский, старорусский, период формирования русской нации и Петровскую эпоху.

В древнерусских источниках встречаются названия: **барка, буса, шняка (снека), галея (галия), учан и лойва.**

В старорусский период были заимствованы следующие названия лодок и судов: **буксир, галиот, шкоут, яхта, барк, брандер, коч, шнява, галера, гондола, баржа, бригантина, галеас, фрегат, каторга, витим, байдак, каюк, чайка, сандал, карбас, сойма и байдара.**

Наибольшее количество заимствований вошло в лексическую систему русского языка в Петровскую эпоху (конец XVII - середина XVIII в.): **баркгоут, буер, гукар, каг, калпер, клиппер, крейсер, пакетбот, тьялк, шлюп, ял, бриг, баркалон, габара, голет, корвет, галион, каравелла, каик, ороченка, канчабас, джонка.**

Значительно сокращается количество заимствований в данной тематической группе в XIX (вторая половина) – XX вв. Из «новых» терминов можно отметить: **плашкот, вельбот, иол, таймюль, флюга, кочерма, кулас, киржим, катамаран и кавасаки.**

Время вхождения некоторых заимствований определить на данный момент сложно. К таким названиям относятся: **шаланда, бакаут, кайбатка, гольдячка, давкан, джевун, дяма и халка.**

Из вышесказанного следует, что основной пласт заимствованных названий лодок и судов вошел в лексическую систему русского языка в конце XVII – начале XIX вв. Именно в этот период в целом уже сложилась судостроительная терминология. Период конца XIX – начала XX вв. отмечается резким уменьшением количества заимствований, что связано с внелингвистическими факторами.

7. Лексическая система современного русского языка включает в свой состав следующие заимствования: **баркас, бот, буер, буксир, клипер, крейсер, плашкоут, трешкоут, шлюп, ял, яхта, барк, бриг, вельбот, катер, шхуна, гондола, баржа, шаланда, каюк, флюга, джонка, катамаран, кавасаки.**

Вследствие исчезновения реалий вышли из употребления следующие иноязычные термины: **баркгоут, галиот, гекбот, гукар, каг, тьялк, верея, коч, шнява, гемам, галера, скампавея, шебека, бомбарда, галеас, габара, голет, фрегат, галион, каравелла, галея, каторга, витим, чайка, канчабас, сандал, учан, сойма.**

Профессиональная лексика судостроителей и промысловиков сохранила в своем составе до наших дней названия: **лихтер, ел, каик, таймун, кочерма, кулас, киржим, сойма, байдара, баркас, бот, буксир, буер, клипер, ял, яхта, катер, шхуна.**

Ряд иноязычных заимствований известен русским народным говорам: **буса, баржа, ел (северн.), шняка (северн.), байдак (брянск., смол.) кайбатка (сиб.), гольдячка (хаб.), халка (хаб.), давкан (заб.), джевун (енис.), ороченка (амур.), кочерма (арх.), кулас (юж.), киржим, холбошка (прибайк.), хайюрка (прибайк.), байдарка (камч.).**

8. Повсеместное распространение характерно для следующих заимствованных названий: **шлюп(ка), ял, барка, баржа, каюк, катер, шхуна, шаланда.**

На северных акваториях известны: **ел(ела), кочерма, лайба.**

В южных районах России используют суда: **байдак, таймун, фелюга, кулас, киржим (куржум).**

Только в Сибири встречаются названия, заимствованные из алтайской языковой семьи: **холбошка, хайюрка, зайсанг.**

На территории Дальнего Востока и Камчатки используют **гольдячки, халки, байдары, кавасаки.**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Проведенное исследование этапов формирования и развития тематической группы наименований водных средств передвижения в русском языке на протяжении XVIII – XX веков позволяет утверждать, что словарный состав данной группы многослоен, он состоит из исконных и заимствованных элементов. Основу тематической группы «наименования лодок и судов» составляет исконная лексика (290 названий), количество заимствованных терминов – 134. На материале анализируемой тематической группы наблюдается неравномерное движение словарного состава в период XVIII – XX веков. Оно проявляется в увеличении количества названий лодок и судов в XVIII веке по сравнению с предшествующим периодом развития русского языка и спадом роста его активности со второй половины XIX века.

Увеличение количества наименований лодок и судов обеспечивалось как за счет притока заимствованных терминов, которые появлялись одновременно с новыми реалиями, так в связи с наблюдавшейся в XIX веке многоимённостью реалий в зависимости от их назначения и локальной характеристики (в основном при наименовании небольших озёрных и речных судов).

2. Анализ исконных названий лодок и судов, извлеченных из различных лексикографических источников и опубликованных памятников письменности, в ономаσιологическом аспекте позволил выявить ряд семантических моделей (общих и частных), характерных для исследуемой тематической группы. Выявлены 12 общих моделей, основу которых составляют мотивировочные признаки: «географический объект», «особенности устройства и конструкции судна», «перевозимый груз», «внешний вид судна», «способ изготовления», «материал изготовления», «выполняемая функция», «наименование части судна», «способ передвижения судна», «сезон использования судов», «лицо, использующее лодку, судно», «размер судна». Большая часть исконных названий обладает прозрачной внутренней формой.

Опора на выявленные семантические модели позволила произвести семантическую реконструкцию этимологически непрозрачных лексем как исконных: (**берлина, бат, бот, ветка, гоголь, затон, коза, кижанка, коловушка, коломенка, корабль, ладья, лодка, ладушечка, межеумок, недоумочек, облас, ржевка, струг, челн, чувал**), так и заимствованных: (**буксир, кайбатка, бомбарда, гекбот, ороченка, брандер, вельбот, габара, кулас, катамаран, омороча, хайюрка, хуюфка, витина (витима)**).

В группе заимствованных названий судов выявлено 6 общих семантических моделей, основу которых составляют следующие мотивировочные признаки: «перевозимое снаряжение», «лицо, использующее лодку», «внешний вид судна», «особенности устройства и конструкции судна», «материал изготовления», «выполняемая функция». Наличие в разных языках (родственных и неродственных) наименований лодок и судов, в основу номинации которых положен одинаковый признак, свидетельствует о существовании в анализируемой группе семантических универсалий.

3. Влияющими языками на лексическую систему русского языка оказались германские и романские языки, так как именно в странах Западной и Южной Европы на рубеже XVIII -XIX веков отмечался наивысший подъем развития деревянного судостроения и морского флота. Отмечаются и единичные примеры заимствований из японского, ительменского, тамильского языков. Заимствовались слова вместе с заимствованием обозначаемых ими реалий вследствие развития межнациональных, политических, экономических и прочих связей, проявляющихся в области лексики русского языка.
4. Исследование показывает, что процесс номинации лодок и судов отразился во всех периодах развития истории русского языка, предшествующих послепетровской эпохе. Основа данной тематической группы по преимуществу была сформирована к концу XVII века. Следующее столетие явилось кульминацией развития исследуемых терминов деревянного судостроения. К середине XIX века объем наименований лодок и судов уменьшается вследствие развития стального кораблестроения. XX век отличается сохранением тенденции сокращения общего количества названий деревянных лодок и судов.
5. Анализ названий лодок и судов в семасиологическом аспекте подтвердил действие основных тенденций семантического развития, выявленных разными исследователями на материале других лексических групп: (расширение, сужение значения, актуализация одного из компонентов, деэтимологизация). Но в исследуемой тематической группе данные тенденции характерны лишь для некоторых наименований. Для подавляющего большинства названий лодок и судов отмечается стабилизация изначального значения.

6. Исследуемый период (XVIII-XX вв.) является переломным в развитии тематической группы “наименования лодок и судов”, что проявляется в тенденции к сокращению пополнения её количественного состава со второй половины XIX века. XX столетие характеризуется устойчивым вытеснением названий деревянных лодок и судов как из лексической системы русского литературного языка, так и диалектов и профессиональной судоходной терминологии водников.
7. С ареальной (локальной) точки зрения слова данной тематической группы характеризуются стремлением к конкретизации места функционирования обозначаемой реалии (**ледянка, грумаланка, соловьянка, зельдёвка** и др. – Север; **черневая, эмбенка, астраханка, бакинка** и др. – Юг; **ангарка, илимка, зайсанг, моржовка** и др. – Сибирь). Однако большая часть исследуемых наименований лодок и судов имеет повсеместное распространение. Чёткой изолированности терминов одного водного бассейна от другого не наблюдается, что объясняется развитием на предшествующем этапе широкого обмена судовой техники.
8. Представленная работа подтверждает, что исследование лексики на уровне отдельных групп слов, объединённых общностью значений, в значительной степени зависит от изучения соответствующих признаков внеязыковой действительности. Использование сведений культурологического, исторического, этнографического характера позволяет существенно уточнить и дополнить этапы эволюции данной тематической группы в лексической системе русского литературного языка. Проблема “Слова и вещи” остаётся актуальной для исторической лексикологии русского языка.

В перспективах возможно дальнейшее исследование данной тематической группы в плане взаимодействия исконной и заимствованной лексики, результатов их столкновения. Представляется возможным изучение лексики, называющей лодки и суда, в словообразовательном плане, так как, на наш взгляд, данная группа сохраняет архаические черты словообразования (словообразовательные модели) и представлена многими словообразовательными вариантами. Представляет интерес и исследование отдельных микросистем данной тематической группы в динамическом аспекте.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аверина В.А. Русская морская терминология: Источники и некоторые процессы формирования // Русский язык: Вопросы функционирования и методики обучения. Вып. 1. М., 1995, с. 110 – 117.
2. Актуальные проблемы исторической и диалектной лексикологии и лексикографии русского языка. Вологда, 1988. 158 с.
3. Андреева Е.П. Взаимодействие славянской и финно-угорской лексики в системе рыболовной терминологии Белозерья (На материале местных письменных памятников XVI – XVIII вв. и современных говоров // Эволюция лексической системы Севернорусских говоров. Вологда, 1984, с. 84 – 94.
4. Бадигин К. По студеным морям. М., 1956. 424 с.
5. Бархатова О.Т. Рыболовецкая лексика в русских говорах камчадалов // Исследование лексики и фразеологии говоров Сибири. Красноярск, 1984. С. 112 – 122.
6. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М., 1956. 132 с.
7. Беркович Т.Л. Формирование тематической группы «головные уборы» в русском языке (XI – XX вв.): Автореф. Дис. ... канд. филол. наук. М., 1981. 24 с.
8. Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIII веке. М., 1958. 645 с.
9. Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX веке. М., 1973. 616 с.
10. Биржакова Е.Э., Войнова Л.А., Кутина Л.Л. Очерки по исторической лексикологии русского языка XVIII века. Языковые контакты и заимствования. Л., 1972. 431 с.
11. Блинова О.И. Явление мотивации слов. Томск, 1984. 191 с.
12. Богородский Б.Л. Греческий судовый термин на Клязьме // Культурное наследие Древней Руси. Истоки. Становление. Традиции. М., 1976. С. 265 – 286.
13. Богородский Б.Л. К вопросу об источнике заимствования термина 'байдак' // Уч. Зап. Пединститута им. А.И. Герцена. Т. 452. Вып. 2. Л., 1971. С. 94 – 104.

14. Богородский Б.Л. Лексика водников Северной Двины в Русско-английском словаре-дневнике Ричарда Джемса (1618 – 1619 гг.) // Русская историческая лексикология и лексикография. Л., 1983. С. 40 – 47.
15. Богородский Б.Л. О названии двухкорпусного судна ‘катамаран’ // Русская историческая лексикология и лексикография. Л., 1972. С. 94 – 104.
16. Богородский Б.Л. Об одном термине из «Слова о полку Игореве» (насадъ – носадъ) // Уч. Зап. Пединститута им. А.И. Герцена. Л., 1955.
17. Богородский Б.Л. Русская судоходная терминология в историческом аспекте: Автореф. дис. ... докт. филол. наук. Л., 1964. 35 с.
18. Богородский Б.Л. Судовой термин ‘буса’ // Псковские говоры. Вып. 2. Псков, 1968. С. 240 – 250.
19. Борисова Е.Н. Лексика Смоленского края по памятникам письменности. Смоленск, 1974, 166 с.
20. Борисова Е.Н. О некоторых проблемах становления и развития словарного состава русского языка конца XVII – XVIII // Вопросы языкознания. 1978, № 5, с. 128 – 141.
21. Бородина М.А., Гак В.Г. К типологии и методике историко-семантических исследований. Л., 1979. 231 с.
22. Вакуров В.И. Из истории терминологии рыболовного промысла в русском языке (на материале деловых памятников XIV – XVII вв.) // Вопросы истории русского языка. М., 1959. С. 3-20.
23. Варина В.Г. Лексическая семантика и внутренняя форма языковых единиц // Принципы и методы семантических исследований. М., 1976, с. 233 – 244.
24. Василевская И.А. К вопросу о формальной дублетности иноязычной лексики в заимствующем языке (на материале русского языка XVIII в.) // Процессы формирования лексики русского литературного языка (от Кантемира до Карамзина). М.; Л., 1966. С. 290 – 310.
25. Васильев А.Д. Введение в историческую лексикологию русского языка. Красноярск, 1997. 104 с.
26. Васильев А.Д. Историко-культурный аспект динамики слова. Красноярск, 1994. 196 с.
27. Васильев А.Д. Судьбы заимствований в русской лексике. Красноярск, 1993. 92 с.
28. Васильев А.Д., Петроченко В.И. К истории названий некоторых лодок в приенисейских говорах // Лексические единицы и их взаимодействие в говорах Сибири. Красноярск, 1988. С. 86 – 94.

29. Введенский В.В. Лексико-генетическая и семантическая характеристика терминологии судоходного дела // Проблемы структурной лингвистики. Л., 1974. С. 41 – 48.
30. Вежбицкая А. Язык, культура, познание. М., 1996. 411 с.
31. Веселаго Ф. Краткая история русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). М.; Л., 1939. 304 с.
32. Виноградов В.В. Очерки по истории русского литературного языка XIV – XIX веков. М., 1987. 529 с.
33. Владимиров И.Н., Ципоруха М.И. Человек строит корабль. Очерки по истории судостроения и мореходства (от истоков до XVII в.). М., 1992. 208 с.
34. Востокова Г.В. Семантическая мотивация сложного слова // Вопросы языкознания. 1984. № 1. С. 90 – 97.
35. Генриот Э. Краткая иллюстрированная история судостроения. Л., 1974. 189 с.
36. Гиндин Л.А., Калужская И.А. О применении перспективного и ретроспективного анализа в исследовании лексики Карпато-Балканского региона // Славянское и балтийское языкознание. Язык в этнокультурном аспекте. М., 1984. С. 25 – 38.
37. Гончаров В.В. Лексика промыслов в русском языке XVII в.: Автореф. дис. ... канд.филол.наук. Киев, 1983. 25 с.
38. Горюнов А.А. К описанию рыболовецкой лексики (Шиловский район Рязанской области) // Диалектологический сборник. Рязань, 1976. С. 87 – 90.
39. Державин Ю.В. Народная этимология // Русский язык в школе. М., 1939. № 2.
40. Дерягин В.Я. Названия рукавиц в русском языке // Диалектная лексика. 1973. М., 1974 с. 27 – 51.
41. Дыгало В. История корабля. М., 1991. С. 3-63.
42. Еленский Й. Историческая лексикология русского языка. В. Търново, 1980.
43. Ефремов Г.В. Сборщик деревянных судов. Л., 1968. 316 с.
44. Живов В.М. Язык и культура в России XVIII века. М., 1996. 591 с.
45. Житников В.Ф. Основы этимологии. Свердловск, 1969.
46. Журавлев А.Ф. Лексикографические фантомы. 2. СРНГ, И-К // Слово и культура. Памяти Н.И. Толстого. Том I. М., 1998. С. 93 – 104.
47. Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в до-Петровской России. Казань, 1910. 464 с.
48. Заимствования русского языка в историко-функциональном аспекте. Казань, 1991. 190 с.
49. Зализняк А.А. Древненовгородский диалект. М., 1995. 720 с.

50. Захарова Л.А. Словарь народно-разговорной речи сибирского фронта XVII – начала XVIII в. как источник исторической лексикологии и лексикографии и стилистическая характеристика слова в историческом словаре // Проблемы лексикографии, мотивологии, дериватологии: Межвузовский сб. статей / Под ред. О.Б. Блиновой. Томск, 1998. С. 59 – 69.
51. Ивашова Н.М. Западноевропейские заимствования в говорах Русского Севера: Автореф. дис. ... канд.филол.наук. Екатеринбург, 1999. 20 с.
52. Исаева Т.А. Названия кораблей в Петровскую эпоху // Русская речь. 1976. № 4. С. 79 – 85.
53. Историческая лексикология и лексикография русского языка. Вологда, 1988. 64 с.
54. История культуры Древней Руси. В 2 т. М.; Л., 1948 – 1951.
55. История лексики русского литературного языка конца XVII – начала XIX в. М., 1981. 374 с.
56. Карамышева Л.М. Рыболовецкая лексика онежских говоров // Севернорусские говоры. Вып. 5. Л., 1989. С. 69 – 78.
57. Князькова Г.П. О диалектной лексике в русском языке XVIII века ( к постановке вопроса) // Процессы формирования лексики русского литературного языка (от Кантемира до Карамзина). М.; Л., 1966. С. 108 – 145.
58. Князькова Г.П. Русское просторечие второй половины XVIII века. Л., 1974. 253 с.
59. Ковтун Л.С. Древние словари как источник русской исторической лексикологии. Л., 1977. 110 с.
60. Котков С.И. Лингвистическое источниковедение и история русского языка. М., 1980. 293 с.
61. Котков С.И. Очерки по лексике южновеликорусской письменности XVI – XVIII вв. М., 1970. 317 с.
62. Кошкарева А.М. Некоторые наблюдения над лексикой лодочного промысла в приуртышских говорах и материалы для справок // География и хронология распространения русской лексики. М., 1980. С. 72 – 80.
63. Крысин Л.П. К определению терминов «заимствование» и «заимствованное слово» // Развитие лексики современного русского языка. М., 1965. С. 104 – 125.
64. Крысин Л.П. Языковые заимствования как проблема диахронической социолингвистики // Диахроническая социолингвистика. М., 1993. С. 131 – 152.
65. Кублицкий Г.И. Великая речная держава. М., 1952. 378 с.
66. Кублицкий Г.И. Про Волгу, берега и годы. М., 1971. 446 с.
67. Кузнецов В.П. Речные деревянные суда. Л., 1956. 231 с.
68. Кузнецова Э.В. Лексикология русского языка. М., 1989. С. 135 – 153.

69. Ларин Б.А. Историческая лексикология (вводные лекции к спецсеминару) // Ларин Б.А. История русского языка и общее языкознание (избранные работы). М., 1977. С. 63-72.
70. Левенко Е.П. Виды семантических изменений в промысловой лексике русских говоров (на материале терминов рыболовства) // Вестн. Моск. Ун-та. Сер. 9. Филология. 1982, № 6. С. 55 – 60.
71. Ледяева С.Д. Очерк по исторической лексикологии русского языка. Кишинев, 1980. 109 с.
72. Лексика исходного состояния прикетских говоров. Некоторые процессы формирования лексической системы прикетских говоров // Русские говоры Среднего Приобья / Под ред. В.В. Палагиной. Томск, ч.2. 1989. С. 25 – 26.
73. Лексика русского литературного языка XIX – начала XX века. М., 1981. 359 с.
74. Линник Т.Г. Проблемы языкового заимствования // Языковые ситуации и взаимодействие языков. Киев, 1989. С. 76 – 133.
75. Лукина Г.И. Предметно-бытовая лексика древнерусского языка. М., 1990. 179 с.
76. Лухманов Д.А. Парусные суда. Краткий исторический очерк. М.; Л., 1941. 87с.
77. Львов А.С. Лексика «Повести временных лет». М.. 1975. 366 с.
78. Мавродин В.В. Начало мореходства на Руси. Л., 1949. С. 129 – 140.
79. Макаров В.И. Генезис и география рыболовецкой лексики Приазовья // Русское языкознание. Вып.2. Киев, 1981. С. 39 – 48.
80. Макаров В.И. Рыболовецкая лексика говоров Нижнего Дона: Автореф. дис. ... канд.филол.наук. Ростов-на-Дону, 1967. 21 с.
81. Маковский М.М. Удивительный мир слов и значений. М., 1989. 199 с.
82. Малышева И.А. Памятники письменности XVIII в. как объект лингвистического источниковедения. Хабаровск, 1997. 182 с.
83. Малышева И.А. Письменные памятники Русского Севера XVIII в. как лингвистический источник. Хабаровск, 1991. 87 с.
84. Марквардт К.Х. Рангоут, такелаж и паруса судов XVIII в. Л., 1991. 288 с.
85. Матвеева Т.М. Убранство русских кораблей. Л., 1979. С. 9-35.
86. Материалы по истории СССР для семинарских и практических занятий. Вып.4. Социально-экономическое развитие России в первой половине XVIII в. м., 1988. 319с.
87. Международный симпозиум по проблемам этимологии, исторической лексикологии и лексикографии. Москва. 21 – 26 мая 1984.: Тез. Докл. М., 1984. 160 с.
88. Меркулов Н.Ю. К характеристике состава промысловой лексики верхневолжских рыбаков. 1983. С. 82 – 83.
89. Меркулова В.А. Очерки по русской народной номенклатуре растений. М., 1967. С. 3 – 25.

90. Меркурьев И.С. Живая речь кольских поморов. Мурманск, 1997. 168 с.
91. Мжельская О.С. Лексика судоходства в русской истории // Русская историческая лексикология и лексикография. Л., 1988. С. 127 – 142.
92. Михайловская Н.Г. Системные связи в лексике древнерусского письменного языка XI – XIV вв. М., 1980. 252 с.
93. Михеева Н.В. Из рыболовецкой лексики уральского казачества // Вопросы русской диалектологии. Л., 1976. С. 99 – 105.
94. Одинцов Г.Ф. Иордан Еленский. Историческая лексикология русского языка. Велико Търново. 1980 // Этимология. 1982. М., 1985. С. 180 – 186.
95. Нечаев О.А. Сибирская рыболовецкая и охотничья лексика в романе М. Жижитова «Подлеморье» // Диалектная лексика в русских говорах Забайкалья. Улан-Удэ. 1985. С. 52 – 62.
96. Одинцов Г.Ф. Из истории гиппологической лексики в русском языке. М., 1980. 223 с.
97. Организация и содержание работы технических кружков. М., 1970. С. 330 – 400.
98. Откупщиков Ю.В. Из истории индоевропейского словообразования. Л., 1967. С. 192-225.
99. Откупщиков Ю.В. К истокам слова. Рассказы о науке этимологии. М., 1986. 255 с.
100. Откупщиков Ю.В. Этимологические этюды // Русский язык в школе. 1973. № 1. С. 80 – 88.
101. Очерки русской культуры XVII в. М., 1979. 312 с.
102. Очерки русской культуры XVIII в. М., 1985. С. 230 – 254.
103. Очерки русской культуры XVI в. / Под ред. А.В. Арциховского. М., 1976. С. 252 – 292.
104. Панин Л.Г. Из наблюдений за лексикой судоходства (По материалам деловой письменности Западной Сибири XVII – первой половины XVIII вв.) // Сибирские русские говоры. Томск, 1984. С. 129 – 136.
105. Панин Л.Г. Лексика западносибирской письменности (XVII – первая половина XVIII века). Новосибирск, 1985. 203 с.
106. Парусное деревянное судостроение IX – XIX вв. СПб., 1994. С. 3 – 85, 538.
107. Петренко И.В. Терминология рыболовного промысла в памятниках деловой письменности XIV – XVI вв. // Науч. Зап. Т. 39. Днепропетровск. 1986. С. 133 – 142.
108. Петроченко В.И. Лексика рыболовного промысла в русских говорах северного Приангарья (опыт ретроспективного анализа): Автореф. дис. ... канд.филол.наук. Екатеринбург, 1992. 18 с.
109. Плотников Б.А. О форме и содержании в языке Минск, 1989. С. 115 – 132.
110. Покровский М.М. Избранные работы по языкознанию. М., 1959. С. 27 – 29.

111. Полякова Е.Н. Лексика местных деловых памятников XVII – нач. XVIII в. Пермь, 1979. 102 с.
112. Попова Н.Е. Из наблюдений над лексикой, обозначающей орудия рыболовного промысла // Материалы и исследования по сибирским диалектам. 1973. Красноярск, 1973. С. 43 – 54.
113. Порохова О.Г. Лексика сибирских летописей XVII века. М., 1969. 203 с.
114. Потехня А.А. Мысль и знак. Киев, 1993. С. 124.
115. Проблемы современной и исторической лексикологии. Сборник научных трудов. М., 1979. 170 с.
116. Рафаилова Е.Д. Системные отношения в рыболовецкой лексике русских говоров Дагестана. Автореф. дис. ... канд.филол.наук. Л., 1990. 19 с.
117. Розен С.Я. Очерки по истории русской корабельной терминологии Петровской эпохи. Л., 1960. 157 с.
118. Романова Г.Я. Наименования мер длины в русском языке. М., 1975. 173 с.
119. Русская историческая лексикология и лексикография: результаты, проблемы, перспективы. Красноярск, 1995. 110 с.
120. Русские говоры Среднего Приобья / Под ред. В.В. Палагиной. Томск, 1989. Ч.2. 324 с.
121. Серебrenников Б.А. Номинация и проблемы выбора // Языковая номинация: общие вопросы. М., 1977. С. 147 – 187.
122. Слово и культура. Памяти Никиты Ильича Толстого. Т.1., Л., 1998. 448 с.
123. Смолина К.П. Компонентный анализ и семантические реконструкции в истории слов // Вопросы языкознания. 1986. № 4. С. 97 - 104
124. Снисаренко А.Б. Джельтельмены удачи. СПб., 1997. 496 с.
125. Сорокин Ю.С. О задачах изучения лексики русского языка XVIII в. // Процессы формирования лексики русского литературного языка (от Кантемира до Карамзина). М.; Л., 1966. С. 7 – 34.
126. Сорокин Ю.С. Развитие словарного состава русского литературного языка. 30-90 годы XIX в. М.; Л., 1965. 565 с.
127. Сороколетов Ф.П. История военной лексики в русском языке XI – XVII вв. Л., 1970. 383 с.
128. Судаков Г.В. География старорусского слова. Вологда, 1988. 82 с.
129. Судаков Г.В. Лексикология старорусского языка. М., 1983. 101 с.
130. Судаков Г.В. Проблема периодизации в исторической лексикологии русского языка // Вопросы исторической семантики русского языка. Лексика и синтаксис. Калининград, 1990. С. 5 – 11.

131. Тарле Е.В. Сочинения. В 12 т. т.12. М., 1962. С. 115 – 202.
132. Творогов О.В. Лексический состав «Повести временных лет». Киев, 1984. 217 с.
133. Тереньтьев Г. Б. Морские деревянные суда. Л., 1961. 248 с.
134. Торопчина Л.В. Наименования народной женской одежды в русском языке XIX века. Автореф. дис. ... канд.филол.наук. М., 1983. 12 с.
135. Трубачев О.Н. Происхождение названий домашних животных в славянских языках. М., 1960. 163 с.
136. Трубачев О.Н. Реконструкция слов и их значений // Вопросы языкознания. 1980. № 3. С. 3-15.
137. Трубачев О.Н. Ремесленная терминология в славянских языках (этимология и опыт групповой реконструкции). М., 1966. 416 с.
138. Трубачев О.Н. Славянская этимология и праславянская культура // Историко-культурный аспект лексикологического описания русского языка. Ч.1. М., 1991. С. 10.
139. Трубачев О.Н. Этимологические исследования и лексическая семантика // Принципы и методы семантических исследований. М., 1976. С. 147 – 179.
140. Тузова М.Ф. Из истории русской лексики, связанной с названиями судов // Структура, семантика и функционирование в тексте языковых единиц. М., 1995. С. 105 – 109.
141. Ульман С. Семантические универсалии // Новое в лингвистике. Вып. 5. М., 1980. С. 250-293.
142. Урбанович В. Архитектура судов. Л., 1969. 352 с.
143. Федоров А.И. Лексика современных русских говоров как источник для исторической лексикологии // Вопросы языкознания. 1981. № 1. С. 142 – 146.
144. Филин Ф.П. Историческая лексикология русского языка. М., 1984 .
145. Филин Ф.П. Лексика русского литературного языка древнекиевской эпохи. Л., 1949.
146. Филин Ф.П. Очерки по теории языкознания. М., 1982. С. 227 – 239.
147. Филин Ф.П. Проблемы исторической лексикологии русского языка (древний период) // Славянское языкознание. IX Международный съезд славистов. Киев, сент. 1983 г. М., 1983.
148. Филин Ф.П. Происхождение русского, украинского и белорусского языков. Л., 1972. С. 573 – 607.
149. Флоровская В.А. О динамике словарного состава в современных говорах // Проблемы исторической и диалектной лексикологии. Калинин, 1984. С. 87 – 106.
150. Функциональные и социальные разновидности русского литературного языка XVIII в.: Сб. ст. Л., 1984.

151. Хитрова В.И. Русская историческая и диалектная лексикология: Материалы к практическим занятиям по истории русского литературного языка и русской диалектологии студентов факультета русского языка и литературы. Буквы А-Ж. М., 1987. 111 с.
152. Цомакион И.А. Историческая хрестоматия по Сибирской диалектологии. Красноярск, 1960. 320 с.
153. Цомакион И.А. Материалы для словаря современных туруханских говоров // Материалы и исследования по сибирской диалектологии. Красноярск, 1973, 198 с.
154. Чайкина Ю.И. Вопросы истории лексики Белозерья // Очерки по лексике севернорусских говоров. Вологда. 1975. С. 3 – 188.
155. Черных П.Я. Очерк русской исторической лексикологии. Древнерусский период. М., 1956. С. 3, 133 – 152.
156. Чернышова Т.В. Русская оронимия Алтая в аспекте номинации: Дисс. ... канд.филол.наук. Барнаул, 1988. С. 330.
157. Шарифуллин Б.Я. Проблемы этимологического изучения русской лексики Сибири. Красноярск, 1994. 196 с.
158. Шарифуллин Б.Я. Проблемы этимологического изучения русской лексики Сибири (Экспрессивный фонд языка): Автореф. дисс. ... д-ра филол.наук. Томск, 1998. 44 с.
159. Шахрай О.Б. К проблеме классификации заимствованной лексики // Вопросы языкознания. 1961. № 2. С. 53 – 58.
160. Шелепова Л.И. Диалекты и этимология (источниковедческий аспект). Барнаул, 1994. 162 с.
161. Шелепова Л.И. Введение в русскую этимологию. Барнаул, 1997. 62 с.
162. Шелепова Л.И. Лингвистическое источниковедение и история русского слова. Автореф. дисс. в виде научного доклада ... д-ра филол. наук. Барнаул, 1999. 68 с.
163. Шергин Б.В. Окаен-море русское. Поморские рассказы. М., 1961. 376 с.
164. Шершов А.П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней. М.; Л., 1940. 217 с.
165. Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. М., 1952. С. 266 – 296.
166. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927. 119 с.
167. Этнография восточных славян. М., 1987. С. 283 – 328.
168. Яковлев И.И. Корабли и верфи. Л., 1973. С. 20 – 97.
169. Янин В.Л., Зализняк А.А. Новгородские грамоты на бересте (Из раскопок 1977 – 1983 гг.). М., 1986. С. 122.

**СПИСОК УСЛОВНЫХ СОКРАЩЕНИЙ НАЗВАНИЙ СЛОВАРЕЙ И  
ОПУБЛИКОВАННЫХ ПАМЯТНИКОВ ПИСЬМЕННОСТИ**

- Аникин<sub>1</sub> – Аникин А.Е. Тунгусо-маньчжурские заимствования в русских говорах Сибири. Новосибирск, 1990.
- Аникин<sub>2</sub> – Аникин А.Н. Этимологический словарь русских диалектов Сибири: Заимствования из уральских, алтайских и палеоазиатских языков. Новосибирск, 1997.
- БАС<sub>1</sub> – Словарь современного русского литературного языка. В 17 т. М.; Л., 1950 -1965.
- БАС<sub>2</sub> – Словарь современного русского литературного языка. В 20 т. Т. 1-4. М., 1991 -1994.
- Волог. - Словарь вологодских говоров. Вологда, 1985 – 1987.
- И-ЭСЧ - Черных П.Я. Историко-этимологический словарь современного русского языка. В 2-х т. М., 1994.
- Клыков - Клыков А.А. Краткий словарь рыбацких промысловых слов. М., 1959.
- Копылова - Копылова Э.В. Ловецкое слово: Словарь рыбаков Волго-Каспия. Волгоград, 1984.
- Кочин - Материалы для терминологического словаря древней России / Сост. Г.Е. Кочин. М.; Л., 1937.
- Кошкарева - Материалы для областного словаря (специальная лексика северных районов Тюменской области). В 4-х ч. ч.1. Лексика рыболовства. Нижневартовск, 1993.
- Крас.Сл. - Словарь русских говоров северных районов Красноярского края. Красноярск, 1992.
- Крысин - Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. М., 1998.
- Лаучюте – Лаучюте Ю.А. Словарь балтизмов в славянских языках. Л., 1982.
- ЛЭС – Лингвистический энциклопедический словарь. М., 1990.

- МАС<sub>1</sub> – Словарь современного русского языка. В 4-х т. М.; Л. 1981.
- МАС<sub>2</sub> – Словарь современного русского языка. В 4-х т. М.; Л. 1985.
- МЭС – Морской энциклопедический словарь. Т. 1-3. Л., 1991-1994.
- Панин – Словарь русской народно-диалектной речи в Сибири XVII – первой половины XVIII века / Сост. Л.Г. Панин. Новосибирск, 1991.
- Перм. Сл. – Словарь пермских памятников XVI – начала XVIII века / Сост. Е.Н. Полякова. Вып. 1-2. Пермь, 1993 – 19994.
- Петроченко- Словарь рыбаков и охотников Северного Приангарья / Сост. В.И. Петроченко. Красноярск, 1994.
- Пискунов – Словарь живаго народнаго, письменнаго и актаваго языка русских южанъ Россійской и Австро-Венгерской имперіи. Составиль Фортунать Пискуновъ. Кіевъ. 1882.
- ПМП – Памятники московской деловой письменности XVIII века / Под ред. С.И. Коткова. М., 1981. 317 с. (в тексте ПМП).
- ПрЭС – Преображенский А.Г. Этимологический словарь русского языка. В 2-х т. М., 1910-1914.
- Приыртыш.- Словарь русских старожильческих говоров Среднего Приыртышья. В 3 т. Томск, 1991 – 1993.
- ПРК – Памятники русской письменности XV – XVI вв. Рязанский край / Под ред. С.И. Коткова. М., 1978. С. 83 – 86.
- ПСИ – Памятники Сибирской истории XVIII века. Книга 1. Петербург, 1882. 551 с.
- ПСЛР – Полное собрание русских летописей. В 37 т. [Воспроизведение текста изд. 1926 – 1928 гг.]. т.1., М., 1962. 540 с.
- Радлов – Опыт словаря тюркских наречий. Т. 1-4. СПб., 1893 -1911.
- Самойлов – Самойлов К.И. Морской словарь В 2-х т. М.-Л., 1939-1941.
- САР 1847 – Словарь церковно-славянскаго и русскаго языка, сост. Вторымъ отдленіемъ Императорской Академіи наукъ. В 4-х т. СПб., 1847.
- САР 1895 – Словарь русского языка, составленный вторым отделением Императорской Академии наук. Т. 1-9. СПб. 1895 – 1930.
- 1930 –
- Трубачев – Этимологический словарь славянских языков. Праславянский лексический фонд / Под ред. О.Н. Трубачева. Вып. 1-20. М., 1974 – 1994.

- СлДРЯ – Словарь древнерусского языка XI -XIV вв.: В 10 т. Т. 1-4. М., 1988 – 1991.
- СИС – Словарь иностранных слов. М., 1988.
- СМИРТ – Словарь морских и речных терминов /Под ред. М.И.Чернова. В 2-х т. М., 1955-1956.
- Срезн. – Срезневский И.И. Материалы для словаря древнерусского языка. Т. 1-3. СПб., 1893 – 1903 (репринт 1989 г.)
- СРГА – Словарь русских говоров Алтая. В 4 т. Барнаул, 1993 – 1998.
- СРНГ – Словарь русских народных говоров. Вып. 1-31. М.-Л., 1966 - 1997.
- СлРЯ XI – Словарь русского языка XI-XVII в. Вып. 1-23. М.-Л., 1939-1990.
- XVII вв. –
- СлРЯ XVIII в. Словарь русского языка XVIII века. Вып. 1-9. Л., 1984-1997.
- Сл.Ур. – Словарь русских говоров Среднего Урала. В 7 т. Свердловск, 1964 -1988.
- ТСД – Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 1-4. М., 1982.
- ТСО – Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. М., 1994.
- ТСУ – Толковый словарь русского языка. В 4-х т. / Под ред. Д.Н. Ушакова. М., 1994 – 1996.
- Цомакион – Словарь языка Мангазейских памятников XVII – первой половины XVIII в. / Сост. и автор. Н.А. Цомакион. Красноярск, 1971.
- Шипова – Шипова Е.Н. Словарь тюркизмов в русском языке. Алма-Ата, 1976.
- ШЭС – Этимологический словарь русского языка //Под ред. Н.М. Шанского. Вып. 1-8. М., 1963-1982.
- ЭСС – Севортян Э.В. Этимологический словарь тюркских языков. М., 1974 – 1980.
- ФЭС – Фасмер М. Этимологический словарь русского языка. В 4-х т. М., 1964-1973.
- ЦЭС – Цыганенко Г.П. Этимологический словарь русского языка. Киев,

1970.

КЭСРЯ - Шанский Н.М., Иванов В.В., Шанская Т.В. Краткий этимологический словарь русского языка. М., 1971.

**УКАЗАТЕЛЬ СЛОВ, ОБЪЯСНЕНИЕ КОТОРЫХ  
ПОМЕЩЕНО В ТЕКСТЕ ДИССЕРТАЦИИ**

анга́рка - 29	барк – 111
а́нт – 143	ба́рка – 119
а́нта – 143	барка́з – 96
арбу́зница – 55	барка́с – 96
асла́мка – 87	барка́сик – 97
астраха́нка – 36	баркго́ут – 97
багроу́ша – 50	баркоу́т – 97
багрову́шка – 50	ба́рочка – 119
багру́жка – 50	ба́рхат – 97
багру́ша – 50	бархо́т – 97
байда́к – 134	бат – 53
ба́йдак – 135	белозе́рка – 29
байда́ра – 148	бея́на – 55
байда́рка – 148	бея́нушка – 55
бак – 61	бе́резня – 67
бака́ут – 111	бе́резовка – 67
бакау́т – 111	бе́рлина – 38
ба́кинка – 36	бе́рлинка – 38
ба́рджа - 127	бе́рестянка – 67
ба́ржа – 127	бомба́рда – 128
баржа́ – 127	бодáк – 135
ба́рженька – 128	бо́т – 53
баржо́нка – 128	бо́т – 97
баржо́нька – 128	бо́та – 53
ба́рица – 120	бо́тик – 98

бóтик Петра I – 98	галиóн – 100
бóтище – 98	галиóт – 100
ботн́ик – 53	галиóта – 100
ботничóк – 53	гали́я – 132
брандár – 116	галлиóт – 100
брáндер – 116	гальáс – 124
бриг – 112	гальёт – 100
бригант́ун – 123	гальёнчик – 101
бригант́уна – 123	гальйóт - 100
бру́сянка – 55	гальóт – 100
бугроу́ша – 36	гвозде́ник – 69
бу́ер - 99	гвоздянка – 70
буксу́р – 100	гдо́вка – 36
бу́са – 121	гекбо́т – 101
вельбо́т – 113	гема́м – 122
верей́ка – 114	гибе́жная лодка – 57
верёя - 114	го́голь – 54
виту́м – 133	голе́т – 128
виту́ма – 133	голиáт – 100
вётка – 35	голиóт – 100
виту́на – 133	гольдячка – 142
ви́чанка – 67	гондо́ла – 126
вичёвка – 67	гре́бка – 83
вода́к – 85	гребно́е судно – 83
водови́к – 85	грузовóз – 58
восьме́рка – 47	грумала́нка – 37
вышневоло́дка – 30	гукáр – 102
вчан – 140	гу́кер – 102
габа́ра – 124	гукóр – 102
галеáс – 124	гуллёт – 128
галёра – 125	гунду́ла – 126
галёт – 128	гусяна – 30
галёя – 132	гусянка – 30
галиáс – 124	давкáн – 142
галиёт – 100	двоёнка – 48

- двóйка – 47  
 двóйня – 48  
 двойча́тка – 48  
 двояк – 48  
 двувéселка – 47  
 двуключина – 47  
 двунабóйка – 42  
 двухнабóйная лодка – 42  
 двоенабóйница – 42  
 джеву́н – 142  
 джо́нка – 147  
 долблѐнка – 71  
 долбянка – 71  
 доща́к – 69  
 доща́ник – 68  
 доща́нка – 69  
 доща́ничек – 69  
 дощани́чишко – 69  
 дощену́к – 68  
 дрòвцы - 56  
 дровцы – 56  
 дуб - 66  
 ду́бас – 66  
 ду́бица – 66  
 дубо́к - 66  
 ду́бочка - 66  
 ду́пель-шлюпка - 108  
 душегу́бка – 75  
 дяма – 143  
 ёла – 122  
 ёла - 122  
 енота́евка – 37  
 же́лоб – 62  
 живоры́бка – 56  
 жи́водная лодка – 50  
 забéжка – 76  
 завóзня – 75  
 зайса́нг – 147  
 зато́н – 38  
 зверобóйное судно – 79  
 зельде́вка – 79  
 ибласо́к – 46  
 илу́мка – 31  
 ио́л – 114  
 каваса́ки – 149  
 каг – 103  
 ка́га – 103  
 ка́ген – 103  
 каза́нка – 37  
 казе́нка – 80  
 кау́к – 137  
 кайба́тка – 135  
 ка́йка – 137  
 кана́вка – 33  
 канчеба́с – 138  
 канчеба́ш – 138  
 ка́пер – 103  
 ка́перское судно – 103  
 карава́нка – 88  
 каравéлла – 131  
 карбазу́на – 145  
 ка́рбас – 144  
 ка́рбус – 144  
 карбасо́к – 144  
 карба́сик – 145  
 карбаси́шко – 145  
 карба́сье – 144  
 карбу́з – 144  
 картофля́нка – 56  
 катамара́н – 149

катáтельница – 78	кóсное судно – 45
кáтер – 115	косоу́ля – 80
катеро́к – 115	косоу́ха – 80
кáторга – 133	косоу́шка – 80
кáча – 117	коч – 117
каюк – 135	кóча – 117
каюта – 81	кочéрма – 138
каючёк – 136	кóчмара – 117
каючка – 136	крéйсер – 104
кероси́нка – 56	крюйсер – 104
кíжанка – 39	кула́с – 138
киржум – 139	куржум – 139
китобóй – 79	кусóвая лодка – 50
китоло́в – 79	ку́тька – 69
кладно́е судно – 57	кутка́ – 69
кладну́шка – 57	ла́дия – 64
кладну́шечка – 57	ла́дия – 65
кладные кладну́шки – 57	ла́йба – 145
кладо́вка – 57	ла́йда – 145
кли́пер – 104	ла́дка – 72
кли́ппер – 104	ладу́шечка – 72
клязменка – 31	ладу́шка – 72
ког – 118	ладья – 64
коза́ – 54	ледянка – 86
колóда – 60	лесово́з – 57
колóвушка – 39	ли́гтер – 105
колóменка – 40	ли́хтер – 105
комяга – 61	ло́дия – 64
коновóдка – 85	ло́дия – 65
кора́бль – 62	лоде́йца – 65
корвёт – 129	ло́йва – 145
корвётта – 129	ло́дка – 64
коры́тная лодка – 62	ло́тка – 65
коры́то – 62	лото́к – 61
кóсная – 45	ло́дь – 64

ло́дья - 64	однодерёвка – 68
матёнка – 52	одноключина – 47
ма́тица – 52	однопырка – 86
ма́тница – 52	олядь – 64
межеу́мок – 74	оморóча – 143
ме́тчик – 78	оморóчка – 143
мокша́н – 31	опа́шница – 47
мокша́на – 31	орло́вка – 37
мокша́нка – 31	орочéнка – 143
морехóдка - 31	осéнничек – 87
моржóвка - 79	оси́новка – 66
мори́нка – 32	осла́мка – 87
мориу́нка – 32	оста́шевка – 37
морские суда – 32	острóвка – 37
мотёнка – 52	острóвская лодка – 37
моряна – 32	острога́ – 50
морянка – 31	остронóска – 45
набóйная лодья – 44	па́водка – 87
набóйница – 41	па́водок – 87
набóина – 41	пакетбо́т – 105
набóинка – 41	парохóд – 81
набóйня – 42	пару́сное судно – 82
на́сад – 42	пару́сник – 82
не́водник – 49	па́узка – 77
не́водница – 49	па́возок – 77
недоу́мочек – 48	па́узок – 77
непрорезно́е судно – 45	па́вужок – 77
но́сад – 42	перебо́рка – 77
обла́с – 46	перебо́рная лодка - 77
облас – 46	перевóзня – 76
обла́са – 46	переме́тка – 51
обласо́к – 46	плаве́жник – 51
обласи́шко – 46	плаве́жница – 51
обши́вня – 72	плаву́н – 83
одновеселка – 47	плаву́чка – 83

пла́шка – 52	разъездна́я – 78
плашкóут – 106	ра́нщина – 86
плашкóт – 106	раньши́на – 86
плоскодóнка – 45	ра́сшива – 71
пода́ча – 51	реюшка – 82
подвóда – 78	рже́вка – 35
подча́лок – 85	ро́нчина – 86
подъякорник – 53	ро́нщина – 86
поездóк – 52	ро́ньшая ладья – 86
поездни́к – 52	рыбница – 56
поездничóк – 52	полуба́ржа – 89
поездúха – 52	полубарóты – 97
поездни́ца – 52	рыбовóз – 56
полотúха – 62	самолóвница – 51
полкаючка – 89	сандáл – 139
полубайда́к – 89	сандале́ц – 139
полуба́рка – 88	сво́йская лодка – 88
полубарка́с(з) – 89	сиби́рка – 37
полуба́тик – 89	скампаве́я – 126
полубуда́рница – 89	сне́ка – 122
полубу́ски – 89	со́йма – 146
полубу́сье – 89	соловья́нка – 38
полугале́ра – 89	сосно́вка – 67
полудни́ще – 89	соляные суда – 56
полукилёвка – 89	соми́нка – 33
полуколóменка – 89	стру́г – 83
полуло́дка – 89	стбе́чная – 78
полусо́йма – 89	стружо́к – 83
помóрочка – 88	стружо́чек – 84
пони́сенная – 80	стру́гова лодка – 84
посу́да – 59	суда новомане́рные – 45
посудина – 58	суднько́ – 59
порб́жнее судно – 58	суде́нышко – 59
поко́тина – 68	су́дно – 58
прóрезь – 44	суде́нко – 59

- суднішко – 59  
 скупная – 88  
 таймун – 140  
 таймюль – 140  
 тїхвинка – 33  
 трєхнабїйна лодья – 42  
 трєхнабїница – 42  
 трешкїт – 107  
 трешкїут – 107  
 трешняк – 107  
 тройнїк – 44, 47  
 тьялк – 107  
 тьялка – 107  
 тюлєнка – 79  
 тюлєка – 79  
 тьялк - 107  
 тьялка – 107  
 унжак – 34  
 ўнженка – 34  
 учан – 140  
 фелук – 141  
 фелука – 141  
 фелюга – 141  
 фїнка – 35  
 фонарка – 53  
 фрегат – 129  
 хайюрка – 147  
 халбїшка – 147  
 халка – 143  
 хебєка – 127  
 хїботная лодка – 52  
 ходовїк – 86  
 хуюфка – 147  
 чайка – 141  
 челн – 73  
 челнїша – 73  
 челнїшка – 73  
 челнїк – 73  
 челнїчек – 73  
 чердак – 81  
 черневая лодка – 34  
 четвєрка – 47  
 чувал – 80  
 шаланда – 130  
 шебєка – 127  
 шїлкинка – 34  
 шїтик – 70  
 шкїта – 107  
 шкут – 107  
 шкїта – 107  
 шлюбка – 109  
 шлюп – 108  
 шлюпка – 108  
 шнава – 119  
 шнєка – 122  
 шнєка – 123  
 шняка – 122  
 шнява – 118  
 шхїна – 116  
 шкїна – 116  
 эмбенка – 34  
 якорница – 53  
 ял – 109  
 ялик – 109  
 яхта – 110